Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2003
52. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Mehr Seiten, mehr Service:

- Probefahrt
- Unter der Lupe

TESTS

RUNDLICH:
Rocos Vorserien-E03

KANTIG:
Fleischmanns Sound-218

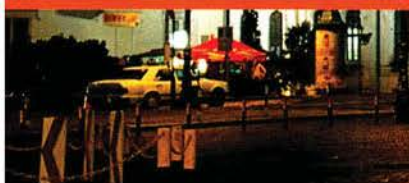
Interconnex Köln – Rostock
Die Wiedergeburt des Heckeneilzugs

Bw Schwerin vor 55 Jahren
- Ungarinnen hochwillkommen

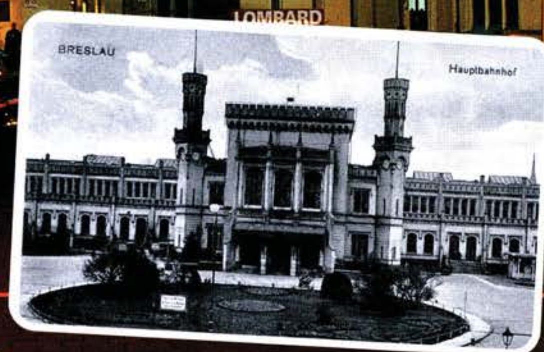
Stilbewusst
Museumsbahn Hoorn – Medemblik

Zehn Meter Z
Feine Landschaft im Miniclub-Format









Den Preußen auf der Spur

Prachtbauten und Kleinode

Wiederentdeckte Schätze der Eisenbahn

INHALT

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



62 Unterführung in Arbeit

Selten werden originelle Baustellen am Gleis auf Modellbahnanlagen dargestellt.



Connex verbindet 24

Mit der mittlerweile dritten Fernverbindung, nunmehr mit Wagenzügen, geht Connex an den Start.



14 Auf Schatzsuche

In Görlitz startete Burkhard Wollny seine Osterreise. Er fand spannende Zeugen früherer Eisenbahnepochen.



Schweriner 30 aus Ungarn

So genannte Beuteloks, nach 1945 vornehm als Leihlokomotiven bezeichnet, taten auch in Schwerin Dienst.



94 Zwergen-Zauberei

Drei Belgier haben sich nun auch zum Modellbau in Spur Z entschlossen und erreichten Erstaunliches.

BAHNWELT AKTUELL

BADEN-WÜRTTEMBERG

Zugunglück bei Schrozberg

● Beim Zusammenstoß von zwei Zügen sind am 11. Juni 2003 in der Nähe von Schrozberg im Landkreis Schwäbisch Hall sechs Menschen ums Leben gekommen. 25 weitere Personen wurden verletzt. Unter den Toten waren ein 33-jähriger Lokführer aus Miltenberg, ein 35-jähriger Lokführer aus Aschaffenburg und eine 39-jährige Mutter aus dem bayrischen Illingen mit ihren drei Kindern. Das Zugunglück geht höchstwahrscheinlich auf menschliches Versagen zurück. Kriminalpolizei, Bundesgrenzschutz und Eisenbahn-Bundesamt stellten Ermittlungen an. Ingenieure des Eisenbahn-Bundesamts untersuchten Fahrzeuge, Gleise und Signaltechnik auf Mängel und Störungen. Vorrangig werteten sie die Fahrtenschreiber der Unglückszüge aus und untersuchten die Unterlagen aus den Stellwerken in Schrozberg und Niederstetten. Der Fahrdienstleiter im Bahnhof Schrozberg habe zu früh die Freigabe für einen der beiden Züge gegeben, erklärte Uwe Schlösser, Leiter der Staatsanwaltschaft Ellwangen. Weshalb er dies getan hat, ist allerdings noch unklar, der Fahrdienstleiter hat bislang jede Aussage verweigert. Die Staatsanwaltschaft ermittelt wegen fahrlässiger Tötung in sechs und fahrlässiger Körperverletzung in 25 Fällen. Am Mittwoch Mittag war zwischen Schrozberg und Niederstetten der aus Crailsheim kommende Regionalexpress mit dem aus der Gegenrichtung kommenden Triebwagen zusammengestoßen. Die Diesellok wurde durch den Aufprall aus den Gleisen geworfen und stürzte einen Abhang hinunter. Sie blieb auf einem Feldweg liegen. Ein Wagen des Zuges entgleiste und blieb auf der Seite liegen. Der Triebwagen blieb schwer beschädigt auf den Gleisen, die ebenfalls stark beschädigt wurden. Die Bahn ging zunächst davon aus, dass während des Unglücks 18 Fahrgäste in den beiden Zügen saßen. Nach Ermittlungen der Polizei waren es aber mehr als 30. Die Opfer wurden von der Feuerwehr, dem Technischen Hilfswerk und dem Roten Kreuz geborgen und in Krankenhäuser gebracht. Auch sechs Rettungshubschrauber waren im Einsatz. Die Bahn schickte ihren psychologischen Dienst an die Unfallstelle. Zur Betreuung kamen auch Pfarrerinnen und Pfarrer der Kirchenbezirke Blaufelden und Schwäbisch Hall. Auf der eingleisigen Strecke zwischen Crailsheim, Bad Mergentheim und Tauberbischofsheim fahren werktags 26 Personen- und zwei Güterzüge. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt 100 km/h. Der fragliche Abschnitt, auf dem vor allem Reisende im Nahverkehr unterwegs sind, wurde erst im vergangenen Jahr saniert. Der Unfall warf auch die Frage auf, ob eingleisige Strecken ein generelles Sicherheitsrisiko darstellen. Der Fahrgastverband Pro Bahn wies diese Annahme zurück, zumal die Strecke mit der nötigen Signaltechnik ausgerüstet sei. Normalerweise kreuzen sich die Züge an den Bahnhöfen Schrozberg oder Niederstetten, die 9,5 Kilometer voneinander entfernt liegen. Nach dem derzeitigen Stand der Ermittlungen des Eisenbahn-Bundesamtes trat am Unglückstag an einem Bahnübergang eine Störung auf. Als Folge dieser Störung konnte im Bahnhof Niederstetten das Ausfahrtsignal für den RE 19533 nicht auf Fahrt gestellt werden. Entsprechend dem betrieblichen Regelwerk der Deutschen Bahn AG wurde daraufhin der Eisenbahnverkehr auf der Strecke im Zugmeldeverfahren abgewickelt. Dieses Verfahren sieht vor, dass jede Zugfahrt in einen eingleisigen Streckenabschnitt vor Einfahrt bei dem jeweils anderen Stellwerk anzumelden ist und von diesem angenommen werden muss. Ein Verfahren, das sich vielfach bewährt hat.

Foto: G. Habermann



218 285 stürzte mehrere Meter einen Bahndamm hinab und blieb auf der Seite liegen.



Foto: G. Habermann

Der erste Wagen des lokbespannten Zuges entgleiste und kippte um. Der Steuerwagen des Tw wurde völlig demoliert.



Foto: F. Heilmann

■ ***Letzte Messfahrten** führten die Mehrsystemloks 189 001 und 003 am 25. und 26. Mai 2003 ins Depot Luxemburg. An die dortige Bahngesellschaft CFL werden die Maschinen ab Ende Juni befristet vermietet.*

RÜKB

Dampfspektakel auf der Ostseeinsel

● Ein Dampfspektakel zusätzlich zum Regelbetrieb bot die Rügensche Kleinbahn (RüKB) ihren Besuchern am Himmelfahrtswochenende. Neben einer Fahrzeugausstellung am 29. Mai 2003 auf dem Schmalspurgelände des Bahnhofes Putbus gab es an diesem sowie den folgenden beiden Tagen zahlreiche Sonderzüge. Anlass für die Feierlichkeiten war der 50. Geburtstag der Dampflokbaureihe 99.77-79. Seit 1983, 1984 und 2000 verrichten drei Vertreter dieser Gattung ihren Dienst auf Rügen und bespannen die Züge des Rasenden Roland zwischen Göhren und Putbus beziehungsweise Lauterbach-Mole. Ehrengäste der großen Geburtstagsfeier waren neben der 99 4632 der RüKB die Maschinen 99 735 der SOEG sowie 99 771 der DB AG aus Freital-Hainsberg. Sie übernahmen gemeinsam mit den Rügener 99 782 und 99 783 die Bespannung zahlreicher Plan- und Sonderzüge, teilweise sogar in Doppeltraktion. Dabei kamen sie als Ersatz für die ansonsten auf dem Dreischienenabschnitt ab Putbus verkehrende V51 auch nach Lauterbach-Mole. Die Zittauer 99 735 gab bei diesem Jubiläum die Ursprungsausführung der Gattung VIIK.



99 735 mit einem Sonderzug bei Seelvitz.

Foto: Malcher

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Neustrelitz Süd aufgegeben

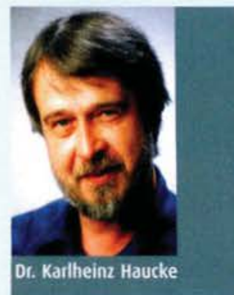
● Neustrelitz gehörte zu den Städten, die mehrere, in diesem Falle zwei Bahnhöfe hatten, die untereinander nicht mit der Eisenbahn zu erreichen waren, Neustrelitz Hbf an der alte Lloydbahn Berlin – Rostock – Warnemünde und Neustrelitz Süd. Als im Jahre 2000 der Reiseverkehr nach Feldberg eingestellt wurde, endeten die Züge von Mirow in Neustrelitz Süd. Seit Mitte Mai 2003 fahren die Züge der Ostmecklenburgischen Eisenbahn nun bis und ab Neustrelitz Hbf, nachdem eine Gleisverbindung geschaffen wurde.



Am 5. August 2002 war T8 der Prignitzer Eisenbahn in Neustrelitz Süd zu Gast. Seit Mai 2003 fahren Triebwagen der OME ab Neutrelitz Hbf.

Foto: Schumann

Die Zeit läuft und wir, wir laufen mit



Dr. Karlheinz Haucke

Wie schnell doch ein Jahr vergeht! Nein, keine Sorge, Sie haben nicht die nächste Reform – ob Bahntarife, Renten, Gesundheit oder was auch immer, ist eh einerlei – verschlafen, denn dies ist auch kein Grußwort zum Neujahrsfest. Wohl aber neigt sich unser Jubiläumsjahr dem Ende zu: Mit diesem August-Heft sind rein rechnerisch bereits 51 Jahre voll.

Und während wir mit ungebrochenem Elan nunmehr das 100-jährige Bestehen ansteuern, nahen allmählich auch die Schlusstermine für unsere großen Jubiläums-Wettbewerbe. Der Wettstreit um „ein Bild und seine Geschichte" ist just beim Erscheinen dieser Ausgabe beendet. Für die Modellbau-Wettbewerbe läuft die Frist am 15. August 2003 ab. Im September wird sich die unabhängige Fachjury treffen, so dass wir voraussichtlich spätestens im November-Heft die Beiträge der strahlenden Sieger und Siegerinnen präsentieren können.

Und dann sind wir eigentlich schon wieder mitten drin in den bastelintensiven langen Abenden und bei den Festvorbereitungen. Wie schnell eben doch ein Jahr vergeht! Die Zeit rennt und wir, wir versuchen zumindest, Schritt zu halten und dabei die Begeisterung fürs Hobby nicht aus den Augen zu verlieren. Dass letzteres, trotz vielstimmigen Gejammers in dieser Republik, auf erstaunlich hohem Niveau gepflegt wird, beweisen gerade die bislang bei uns eingegangenen Wettbewerbs-Modellbauten. Kreativität bereitet eben Freude. Und beides zu bewahren, hängt eher nicht vom Geldbeutel ab. Was allerdings der Modellbahnindustrie nur bedingt weiterhilft.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: E. Hintersee

■ ***Der Containerbahnhof Augsburg-Oberhausen** bleibt vorerst erhalten, weil die Umschlagmenge seit August 2002 durch Rückverlagerung von Versandleistungen um 100 Prozent gesteigert wurde. V 248 der Mittelweserbahn rangiert am 15. April 2003 vor dem vom Terminal umzingelten charakteristischen Gasometer.*

– FAHRKOMFORT IN NEUFAHRZEUGEN –

ET 425/426 mit neuen Sitzen

● Eines muss man der DB AG lassen: Sie kann das Eingeständnis von Flops positiv formulieren. Dass die neuen Nahverkehrs- und Regionaltriebwagen ET 425/426 unbequem vor allem auf längeren Strecken sind, veranlasste nun DB Regio Bayern zur Nachrüstung von insgesamt 29 Zügen zum Preis von 400 000 Euro. Diese Ausgabe hätte man sich von Anfang an sparen können, wenn die Manager des Unternehmens einen Probezug selbst getestet hätten oder Alltagsfahrgäste um ein Urteil bitten würden. Am einstweiligen Ende der Kette von Fehlentscheidungen stehen immerhin wohlklingende Worte: „Die Deutsche Bahn reagiert auf Kundenwünsche: Triebzug ET 425 mit neuer Innenausstattung". Bliebe nur die Frage: Was wird mit allen anderen im Bundesgebiet eingesetzten ET 425/426 mit der Hartbestuhlung?

ZWISCHENHALT

Großbritannien will die Zuschüsse an die Betreibergesellschaften um 20 Prozent senken. Die Zugbetreiber wurden aufgefordert, Szenarien mit zehn und 20 Prozent weniger Zuschuss zu entwerfen. Das gehe nur mit Fahrpreiserhöhungen und weniger Zügen.

Die DB AG hat den Dialog mit Umwelt- und Fahrgastverbänden wieder aufgenommen. Nicht dabei ist jedoch der größte Fahrgastverband Pro Bahn, dessen Teilnahme gegenwärtig „nicht gewünscht" sei.

Das DB-Werk Delitzsch soll nun doch gerettet sein, teilte Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe am 13. Juni 2003 nach Gesprächen mit der DB AG mit.

Die MVV Mannheim, Stadtwerke- und Verkehrsunternehmen, haben fristgemäß ihre Stellungnahme zu den ICE-Neubaustrecken abgegeben und sich dabei gegen die Umfahrung des Goßraums gewandt.

Die beabsichtigte Verschrottung einer großen Zahl von niederländischen Lokomotiven und Güterwagen durfte mangels Genehmigung nicht in Rotterdam durchgeführt werden. Man verkaufte das Fahrzeugmaterial kurzerhand an einen belgischen Schrotthändler, der es per Schiff von Rotterdam nach Maastricht schaffte und dort das Alteisen gewann.

In den Fernzügen der DB werden derzeit Umfragen durchgeführt. Die Fragebögen geben durchaus Raum für Kritik. Da dürfte eine öffentliche Auswertung spannend werden.

Zuwachs im Güterverkehr: Das Statistische Bundesamt teilte mit, dass im ersten Quartal 6,4 Prozent mehr Güter auf der Schiene transportiert wurden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die niederländische NS musste im Jahr 2002 einen leichten Rückgang bei den Fahrgastzahlen hinnehmen. Waren es 2001 noch 14,4 Millionen Reisende, so benutzten 2002 14,3 Millionen Menschen die Bahn.

Die Hamburger S-Bahn fährt bis zum Jahr 2009 unter der Regie der DB AG. Danach könne laut Verkehrssenator Mettbach die S-Bahn im Wettbewerb ausgeschrieben werden.

Die britische auf Fahrzeug-Leasing spezialisierte Gesellschaft Angel Trains International mit Sitz in London hat in Köln ein deutsches Büro eröffnet. Das Kölner Büro Angel Trains Europa soll nicht nur den deutschen Markt, sondern auch die angrenzenden Länder betreuen. Angel Trains plant, in den nächsten zehn Jahren vier Milliarden Euro in Fahrzeuge zu investieren, die dann verleast werden sollen.

Köln abgehängt: Nach Angaben der DB AG verkehren seit dem 15. Juni 2003 zwölf ICE und IC von und nach Berlin nur noch bis und ab Düsseldorf. Damit soll die Hohenzollernbrücke vor dem Kölner Hauptbahnhof entlastet und die Pünktlichkeit im Knoten Köln verbessert werden. Zwischen Magdeburg und Dresden entfallen am Wochenende einige Intercitys.

Die Strecke von Berlin nach Hamburg ist zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) bis Ende September voll gesperrt. Die Züge werden über Stendal umgeleitet und sind 15 bis 20 Minuten länger unterwegs.

Eine gute Nachricht: Das im April zunächst zeitweise eingeführte Angebot „Sparnight" in den DB-Nachtzügen ist seit dem 15. Juni Regelangebot. Bereits ab 29 Euro im Sitz- und 39 Euro im Liegewagen sind die Tickets erhältlich. Mit alter oder neuer Bahncard gibt es 25 Prozent Rabatt. City-Night-Line (CNL) bietet ähnlich günstige Tickets an und akzeptiert ebenfalls die Bahncard. Das Angebot ist nicht im Zug erhältlich und kontingentiert.

SBB HISTORIC

Symphonie in Bordeaux und Crème



Das geschmackvolle Ambiente lädt ein zum exklusiven Reisen.

● Das Rätseln um den letzten, noch fahrtüchtigen SBB-TEE II-Vierstromzug ist vorbei. Auf einer Fahrt am 3. Juni 2003 von Bern nach Kandersteg und Spiez überzeugten sich geladene Gäste und Medienvertreter von der gelungenen Aufarbeitung und dem strahlenden Glanz des Nobelzuges, wieder in den Farben Bordeaux und Crème. 1961 und 1967 beschafften die SBB insgesamt fünf Züge für den internationalen, qualitativ hochwertigen Trans-Europ-Express-Verkehr. Revolutionär und eine Pionierleistung der Schweizer Fahrzeugindustrie der 60er-Jahre war die Tatsache, dass die Paradezüge mit der Bezeichnung RAe unter vier verschiedenen Stromsystemen praktisch in ganz Europa verkehren konnten. Die eleganten und komfortablen Fahrzeuge waren rasch erste Adresse beim internationalen Reisepublikum. Am bekanntesten waren die Züge „Gottardo" auf der Strecke Zürich – Mailand und „Cisalpin" zwischen Mailand und Paris. Als europaweit das Eurocity-Konzept eingeführt wurde, ließen die SBB ihre TEE II ebenfalls ins Zweiklassen-System umbauen und passten das äußere Erscheinungsbild dem Zweiton-Grau der Eurocitys an. Kurzum erhielten die jetzt mit RABe bezeichneten Züge den Kosenamen „Graue Maus". Der RAe 1053, einziger Überlebender, heute im Eigentum von SBB Historic, hat jetzt seine zweite Metamorphose hinter sich. Wie Erwin Mauron, Geschäftsführer von SBB Historic, ausführte, fährt der Vierstromer heute wieder in seiner ursprünglichen Konfiguration. Die Innenausrüstung, für die EC-Epoche von Architekt Franz Romero entworfen, befand sich noch in gutem Zustand, so dass nur schadhafte Stellen ausgebessert werden mussten. Die Wagen eins (Steuerwagen) und zwei blieben mit 42 1.-Klasse-Sitzplätzen unverändert. Im Maschinenwagen musste aber die Küche total saniert werden. Sie verfügt nun über eine kombinierte Produktions- und Regenerationsanlage. Der Bar- und Speisewagen entspricht mit 48 Sitzplätzen an Tischen wieder dem ursprünglichen Konzept. An der eleganten Bar kann geplaudert und ein Cocktail geschlürft werden. Wagen fünf wurde der Zweiklasse-Bestuhlung entledigt. Hier bieten sich als Ergänzung zum Speisewagen nochmals 36 Tisch-Sitzplätze an sowie eine Lounge. Auch der Steuerwagen sechs weist wieder 42 Erstklass-Stühle auf.



Seit Juni erstrahlt die sechsteilige Garnitur wieder in ihrem altem TEE-Glanz.



E. Mauron (SBB-Historic), C. Zellweger (Autor des Buches TEE – Ikone der Luxuszüge) und H.-K. Dick (SBB-Historic) präsentieren sich vor dem renovierten Schmuckstück.

Die rund eine Million Franken teure Aufarbeitung in den Werkstätten der BLS in Bönigen ging im mechanischen und elektrischen Bereich soweit, dass ohne zu erwartende Probleme einige 100000 Kilometer zurückgelegt werden können. Viel Arbeit forderte die Wiederherstellung des TEE-Anstriches, denn in mühsamer Arbeit mussten zuerst viele alte Anstriche abgeschliffen werden. Der Zug verkehrt vorerst nur in der Schweiz. Walter Ellenberger, Leiter Strategien und Marketing von SBB-Historic, betonte, der TEE eigne sich vor allem als universeller Tageszug für gehobene Firmen- und Vereinsreisen jeder Art.

„POLLO"

Heimspiel für 99 4511 in der Prignitz

● Für einige Tage kehrte die Jöhstädter 99 4511 in ihre alte Heimat zurück. Vom 29. Mai bis zum 1. Juni 2003 kam die jetzige Preßnitztalbahnerin sehr zur Freude der engagierten Mitglieder des Prignitzer Museumsbahnvereins unter anderem auch vor einem Fotogüterzug zum Einsatz. Die Jöhstädter Dampflok stand von 1966 bis 1971 bei den Prignitzer Schmalspurbahnen im Planeinsatz und sorgte nun bei ihrem Gast-Heimspiel auf dem „Pollo" für das typische Flair der späten Epoche III. Derweil wächst die Museumsbahnstrecke stetig weiter. Der angekündigte „Pollo"-Beitrag folgt im September-Heft.



Vor Klenzendorf dampft 99 4511 am 31. Mai 2003 über die Schmalspurstrecke der Museumsbahn.

Foto: Frank Lause

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN



Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Lindner

Da räubert er über die Gleise, der Kaiman, oder Caimano, wie der Italiener zu sagen pflegt. Den Spitznamen der E656 vergaben übrigens die Italienischen Staatsbahnen (FS) selbst, indem sie seitlich unterhalb des Führerstandes ein Logo mit der Panzerechse anbrachten. Kraftvoll und schnell wie das Wappentier sind auch die ab 1976 gebauten Sechsachser unterwegs. Mit einer Stundenleistung von etwa 4800 kW erreichen die E656 maximal 160 km/h und werden bevorzugt im Personenzugdienst eingesetzt. Die Aufnahme entstand am 21. August 2001 in Diano Marina an der Strecke von Genua über Savona, Imperia und San Remo nach Ventimiglia, genauer gesagt, etwa fünf Kilometer östlich von Imperia. Wir möchten nun von Ihnen den Namen der Landschaft wissen, durch die der Zug fährt und die Achsfolge der Lokomotive.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Die Baureihe E 44" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete Kirnitzschtalbahn. Die 20 Exemplare der Video-Kassette „50622 + 849" gewannen: Dietmar Hohlfeld, 98701 Großbreitenbach; Felix Wölkenmüller, 01279 Dresden; Olaf Klimaschewski, 80687 München; Wilhelm Attenberger, 93055 Regensburg; Uwe Jerke, 07549 Gera; Manfred Lemuth, 98639 Metzels; Hans-Joachim Faatz, 01159 Dresden; Regina Spaer, 13055 Berlin; Klaus Finger, 12527 Berlin; Veit Blumrodt, 53578 Windhagen; Thilo Stemmler, 09376 Oelsnitz; Börries Naumann, 08451 Crimmitschau; Christiane Ernst, 90763 Fürth; Claus Jensen, DK-4683 Rønnede; Helmut Wiesch, 48429 Rheine; Herbert Schoer, 42651 Solingen; Marga Drümke, 38855 Minsleben; Stephan Sommer, 01855 Sebnitz; Manuela Schramm, 01127 Dresden; Gunter Lange, 14165 Berlin.



EISENBAHNMUSEUM DARMSTADT-KRANICHSTEIN

Geburtstagskinder

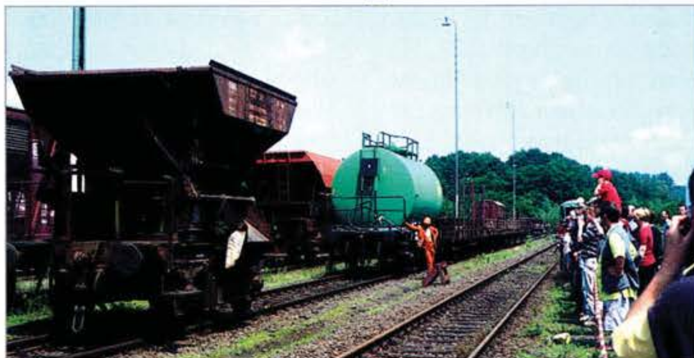


Foto: Illert

Eine der Attraktionen war der Ablaufbetrieb mit Hemmschuhlegen.

● Die vierten Kranichsteiner Eisenbahntage im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein standen vom 29. Mai bis zum 1. Juni 2003 ganz im Zeichen stählerner Geburtstagskinder, der Schnellfahr-Dampflok 18 201 und eines knappen Dutzends weiterer betriebsfähiger Dampf-, Diesel- und E-Loks. Mit 110 Jahren älteste Jubilarin war die österreichische Erzbergbahn-Tenderlok 97210. Es folgen im Zehn-Jahres-Abstand die Zuckersusi 98 727, die 4981 Mainz, 38 3999 (Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn) und der VT 141, dessen Bauart man auch als Schweineschnäuzchen kennt. Bis auf die nicht betriebsfähige 98 727 erfreuten sich die Dampfloks und der Triebwagen bester Gesundheit. Nicht ganz zufrieden waren die Veranstalter mit der Anzahl von nur 3000 Besuchern, die bei tropischen Temperaturen hochkarätige Eisenbahnnostalgie einem Schwimmbadbesuch vorzogen. Dabei wurde mit Pendelzügen zwischen dem Eisenbahnmuseum und dem Darmstädter Hauptbahnhof beziehungsweise dem Messeler Bahnhof, echtem Ablauf-Betrieb mit Bremsschuhlegen und Vorführungen von Güterwagenverladung auf einen Culemeyer-Anhänger jede Menge geboten. Nächste Gelegenheit, die vereinseigenen Jubilare an zwei aufeinander folgenden Tagen zu sehen, bietet sich beim nächsten Dampflokfest am 13. und 14. September. Ablauf-Betrieb und die Culemeyer-Vorführung werden dann voraussichtlich auch wieder auf dem Programm stehen.



Foto: Volk

■ ***Am 6. Mai 2003 wurden** 218 003 bis 005 nach Mühldorf überführt. Sie wurden sofort in die Baureihe 225.8 umgezeichnet und laufen jetzt in Diensten von DB Cargo im 217-Umlauf sowie in Bedarfs-Güterzugleistungen.*

CONNEX-GRUPPE

Auf in die Marsch!

● Die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn (NOB) erhält ab Dezember 2005 für zehn Jahre den SPNV auf der Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt). Das gab Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung am 12. Juni 2003 bekannt. Die Züge sollen im Stundentakt verkehren. Zum Einsatz sollen niederflurige Talgo-Züge mit 500 Sitzplätzen kommen. Vossloh liefert die neue Lok R 3000 CC, die die Züge mit 160 km/h befördert. Mit dem Zuschlag an die NOB wird der Anteil der DB AG am SPNV ab 2005 erstmals in einem Bundesland unter 50 Prozent sinken. Unterdessen zieht Streit über den neuen Interconnex Köln – Rostock (siehe Beitrag ab Seite 24) auf: Die DB AG weigert sich, den Zug in die Rostocker Waschanlage zu lassen. Auch war er bis Ende Juni nicht im elektronischen Fahrplan der Bahn zu finden. Wieder handelt die DB AG nach der Methode verhindern, verschleppen, notfalls prozessieren. Auch von der Lausitzbahn ist Neues zu vermelden. So halten die Züge nach Stalsund jetzt auch in Lübbenau. Einfacher als mit der DB AG scheint die Zusammenarbeit mit Tschechien zu laufen. Am Himmelfahrtstag, 29. Mai 2003, fuhr ein Desiro der Lausitzbahn von Berlin nach Liberec und nahm anschließend geladene Gäste zu einer Präsentationsfahrt mit. Im Rahmen einer Konferenz „Perspektiven des ÖPNV im sich vereinigenden Europa" berichtete Connex über Pläne durchgehender Züge von Berlin über Zittau nach Liberec (Reichenberg) und Tanvald.


Foto: Matthias Altmann

Am 29. Mai fuhr ein Desiro der Lausitzbahn zur Präsentation nach Liberec. Connex plant Regelzüge nach Tschechien.

— BOMBENFUND IN DRESDEN HBF —

Keine heiße Spur

● Bombenalarm in Dresden Hauptbahnhof in der Nacht vom 6. auf den 7. Juni 2003: Mitarbeiter der Deutschen Bahn fanden am vielbefahrenen Bahnsteig 14 zwei verdächtige Gepäckstücke und informierten den Bundesgrenzschutz. Ab 20 Uhr wurde der Bahnhof gesperrt, der als vermeintliche Bombe identifizierte Koffer vom BGS per Wasserstrahl zerlegt. Wenige Tage später bestätigten sich die schlimmsten Vermutungen: Nach Ermittlungen des Landeskriminalamtes Sachsen, das eine Sonderkommission Bahnhof einsetzte, handelte es sich um einen professionell zusammengebauten Sprengsatz. Ob er tatsächlich einsatzfähig war, ließ sich nicht ermitteln, da die Teile bei der Zerstörung durch den Wasserstrahl beschädigt wurden. Es existierte keine Videoaufzeichnung, die Fahnder waren und sind auf Hinweise der Bevölkerung angewiesen. Eine heiße Spur gab es bislang nicht: Ein Bekennerschreiben einer kaukasischen „Befreiungsorganisation", in den Niederlanden abgeschickt und bei der Bild-Zeitung eingegangen, hat sich bisher nicht als heiße Spur erwiesen. Unterdessen lockerten sich Bestimmungen für die Videoüberwachung auf Bahnhöfen. Gleichzeitig warnte Innenminister Schily vor Überreaktionen. Wenig später in Köln, Hamburg und wiederum in Dresden gefundene abgestellte Koffer entpuppten sich als harmlos.


Foto: Witry

■ ***Nohab-Parade lockte Fotografen:*** *Am Samstag, 24. Mai 2003 besuchte die belgische Vereinigung PFT mit Nohab 202.020 (ex CFL 1602) bei einer Sonderfahrt von Brüssel nach Luxemburg den Fonds de Gras. Unzählige Bahnfans aus Belgien, Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Luxemburg pilgerten zum Treffen zweier Rundnasen.*

ZUGUNFÄLLE IN SPANIEN

Kaputtgespart?

● Bei einem Zusammenstoß in der Nacht vom 3. zum 4. Juni 2003 sind 22 Menschen ums Leben gekommen. Ein mit 90 Personen besetzter Schnellzug von Madrid nach Cartagena raste bei Albacete in einen Güterzug. Ursache war nach bisherigen Ermittlungen der Fehler eines Fahrdienstleiters. Doch prangern Kritiker die Bahnpolitik des spanischen Staates an. Sie setze nur auf Prestigeobjekte wie neue AVE-Strecken und vernachlässige das bestehende Breitspurnetz. Viele dieser Bestandsstrecken sind ohne automatisches Sicherungssystem und nur eingleisig. Der Unfall war bereits der zweite mit Todesfolge seit Jahresbeginn allein in der Provinz Albacete. Am Morgen des 18. Juni kam es wiederum zu einem Auffahrunfall in Alcorcon im Südwesten von Madrid, bei dem acht Menschen verletzt wurden. Es war der 14. Eisenbahnunfall in diesem Jahr.



Foto: Klein

■ ***Die Loks der BR 486*** *der in Konkurs gegangenen Mittelthurgaubahn (MThB) sind von SBB Cargo als Reihe 481 eingegliedert worden. Die Fahrzeuge ähneln der deutschen Baureihe 145, sind jedoch bei Zugsicherung und Stromabnehmern vor der Auslieferung im Jahr 2000 helvetisiert worden. 481 004 steht am 27. Mai 2003 in Winterthur auf dem Anschlussgleis zur Winpro AG.*

BAHNWELT AKTUELL



■ **Ein Unwetter in Schleswig-Holstein** *führte zu einer Sperrung auf der Strecke Hamburg – Flensburg zwischen Neumünster und Rendsburg. Am Nachmittag des 8. Juni 2003 stürzten Bäume auf die Gleise und zwei FLEX-Züge fuhren hinein. Eine FLEX-Lok wurde so stark beschädigt, dass aus dem Siemens-Dispolokpool die Lok ES 64 U2-028 aushelfen musste. Die Ersatzlok trägt keine FLEX Aufschrift und die Einsatzdauer ist noch unklar.*

Foto: Brüggemann

TOP UND FLOP

TOP: Felix Austria

Was in Deutschland einige Bundesländer ermöglichen, bietet Österreich im ganzen Staatsgebiet: Für nur 19 Euro kann man vom 28. Juni bis zum 7. September das Netz der ÖBB entdecken. Das Angebot gilt für Jugendliche bis 19 Jahre an Werktagen ab 9 Uhr, an den Wochenenden unbegrenzt. Besitzer einer „Vorteilscard ‹ 26" zahlen gar nur neun Euro. ÖBB-Generaldirektor vorm Walde: „Wir sind überzeugt, dass die direkte Ansprache von Zielgruppen der richtige Weg ist." Die Zahlen bestätigen den ÖBB-Kurs: Im vergangenen Sommer nutzten nicht weniger als 86 000 Jugendliche die vorbildliche Offerte.

FLOP: Ausstellung im Kulturbahnhof

Einen unpassenderen Ort für eine Ausstellung über das Leistungsvermögen von Brückenbauingenieuren, Spezialgebiet Straßenbrücken, als einen Bahnhof kann man sich wohl kaum vorstellen. Die DB AG hat aber scheinbar keine Berührungsängste, man hat ja am Potsdamer Platz auch das Flugzeug als Haupt-Konkurrenten erkannt. Deshalb störte sich offenbar niemand an der Straßen-Präsentation im Kasseler Kulturbahnhof. Die Leistungen der Schienenwegs-Ingenieure müssten sich bestimmt nicht verstecken und wären an einem Bahnhof sicher präsentationswürdiger.



Foto: Alkofer

WEISSERITZTALBAHN

Wiederaufbau beschlossen

● Das sächsische Wirtschaftsministerium teilte am 11. Juni 2003 mit, dass die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf wieder aufgebaut wird. Darauf haben sich der Freistaat Sachsen, die Deutsche Bahn AG und der zuständige Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) geeinigt. Die Kosten für den Wiederaufbau der rund 26 Kilometer langen Weißeritztalbahn bezifferte das Wirtschaftsministerium auf rund 20 Millionen Euro, die aus dem Hochwasserhilfsfond kommen sollen. Ein entsprechender Antrag wurde laut Wirtschaftsministerium bereits gestellt. Die Arbeiten beginnen laut Wirtschaftsministerium noch im Sommer 2003. Im Dezember 2004 sollen dann wieder Züge auf dem Abschnitt Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde verkehren. Die Eröffnung des Streckenstücks Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf ist für Dezember 2005 geplant. Der Freistaat Sachsen, die DB AG und der VVO sind weiterhin einhellig der Meinung, dass für einen dauerhaften Weiterbetrieb der Weißeritztalbahn die Wirtschaftlichkeit erhöht werden muss. Aus diesem Grund werden derzeit verschiedene Betriebskonzepte erarbeitet. Außerdem soll der Betrieb auf ein regionales Verkehrsunternehmen übergehen. Wer dies allerdings sein soll, ist derzeit noch unklar. Nach unbestätigten Meldungen ist die BVO Bahn GmbH dafür im Gespräch. Der VVO will die Bimmelbahn stärker touristisch vermarkten. Das Tourismusbüro des VVO, Oberelbe Tours, arbeitet deshalb an einem neuen Marketingkonzept, das neben Kooperationen mit Anbietern entlang der Weißeritztalbahn auch neue Tarifangebote, wie zum Beispiel Kombi-Tickets, umfassen soll. Der VVO betonte dabei, dass der Dampflokbetrieb als Attraktion erhalten bleibt.



■ **Seit dem 16. Juni** *ist das Berliner Nordkreuz von der S-Bahn in alle Richtungen befahrbar. Letztes Bindeglied war die so genannte Ulbrichtkurve vom Bahnhof Schönhauser Allee zum Bahnhof Bornholmer Straße. Am Morgen des Eröffnungstages kommt einer der ersten Züge (BR 485) nach Pankow aus der neuen Gleisverbindung und fährt gleich in die Station Bornholmer Straße ein.*

Foto: Matschoß

ÖSTERREICH

Dampflokfest in Selzthal



Früher war dies die Regelbespannung: BR 86 vor BR 52.



Sie war der Star in Selzthal: 12.14 beim Bekohlen.



Foto: Haslebner

Der „Grüne Anton“, die slowakische 486.007 zeigt sich am 7. Juni 2003 für die Fotografen auf der Selzthaler Drehscheibe.

● Am Pfingstwochenende vom 7. bis 9. Juni 2003 fand nach zehn Jahren in Selzthal wieder ein internationales Dampflokfest statt. Organisiert wurde die Großveranstaltung von der ÖBB, Traktion Selzthal, unter Mitarbeit und Mithilfe der ÖGEG und ÖBB-Nostalgie. Drei Tage lang gab es rund um den bekannten Selzthaler Ringlokschuppen Eisenbahn zum Anfassen. 14 Dampflokomotiven gaben sich vor und im denkmalgeschützten Lokschuppen vor der Kulisse der steierischen Bergwelt ein Stelldichein. Absoluter Höhepunkt waren die Fotoparaden mit folgenden Dampflokomotiven: 12.14, 01.533, 44.661, 50.3519, 78.618, 86.501, 93.1455 (alle ÖGEG), 03 2295 (BEM), 30.33 (Heizhaus Straßhof), 52.4984 (ÖBB-Nostalgie), 424.247 (MAV) sowie 486.007 und 498.104 (ZSR) auf der Drehscheibe. Selzthal ist Knotenpunkt der Strecken Bischofshofen – Kleinreifling und Linz – St. Michael. Großes Interesse erweckten bei den unzähligen Fotografen auch die vielen Zubringerzüge auf diesen Strecken mit Dampf- und teilweise historischen E-Loks. Im Freigelände konnten tausende Besucher moderne ÖBB-Maschinen (2015, 2070, 1016) und manche historische E-Lok (1020, 1040, 1080 und 1245) aus aller Nähe bewundern. Die Erzzüge von Hieflau nach Selzthal wurden in den Tagen mit Dampf- und Altbau-E-Loks geführt.

THÜRINGEN

8. Großes Eisenbahnfest in Weimar

● Der Thüringer Eisenbahnverein (TEV), Spezialist für den Erhalt von wichtigen E-Loks, veranstaltete am 24. und 25. Mai 2003 in Zusammenarbeit mit der Erfurter Industriebahn (EIB), der DB AG, der Stiftung Bahn-Sozialwerk, mit dem Intercity-Hotel Weimar und der Vereinsbrauerei Apolda ein großes Bw-Fest. Strahlender Sonnenschein, eine große Menge Stände für Leib und Seele ließen eine tolle Stimmung im Gelände des ehemaligen Weimarer Bw aufkommen. Modellbahnbörse, fliegende Händler und 31 Lokomotiven aus dem eigenen Bestand sowie zahlreiche Gastloks, unter anderem aus Halle, Leipzig, Dessau und Staßfurt, sowie die Dampf- und Dieselfahrten zum Hauptbahnhof zogen in den beiden Tagen etwa 5500 große und kleine Besucher in ihren Bann. Die fleißigen Mitglieder unter Führung ihres Vereinsvorsitzenden Peter Hartung scheuten keine Mühe, den Schaulustigen und Fotografen so manche Lokomotive auf der Drehscheibe ins rechte Licht zu rücken. Der kleine Akku-Schlepper „Carlchen“ mit Blumenkasten war ständig von kleinen Mitfahrern umlagert, durften sie doch selbst am Rad drehen. Der Erfolg dieser Veranstaltung bestärkte die Initiatoren, ihre erfolgreiche Arbeit der Traditionspflege weiterzuführen.



Foto: Rainer Albrecht

Auch E-Loks können viele Eisenbahnfreunde begeistern!

BAHNWELT AKTUELL

WIESENTALBAHN

SBB auf deutschen Gleisen

● Premiere in Weil am Rhein: Am 9. Juni 2003 befuhr zum ersten Mal einer der für den Deutschlandeinsatz umgerüsteten NPZ-Tw der SBB mit der neuen Bezeichnung RBDe 561 000 (bisher RBDe 560 für CH, RBDe 562 für CH/F) sein zukünftiges Arbeitsfeld, die Wiesentalstrecke Basel – Lörrach – Zell i.W. und die ehemalige strategische Bahn Lörrach – Weil am Rhein. Dabei kam es in Weil am Rande zu einer Begegnung mit den noch im Einsatz befindlichen Fahrzeugen der DB AG. In der Regel waren auf den beiden betreffenden Bahnlinien 143 mit Wendezugeinheiten unterwegs, Triebwagen der Baureihe 641 kamen teilweise in den Abendstunden und am Wochenende zum Einsatz. Dieser endete nun am 14. Juni. Tags darauf übernahmen die SBB mit ihren NPZ den Dienst. Die Schweizer feierten dies mit Gratisverkehr und anderen Aktionen. Die Strecken bleiben bei DB-Netz, die Wiesentalbahn, jetzt S6, wird in den kommenden Jahren S-Bahn-Charakter erhalten. Wer Formsignale (Lörrach, Haagen, Steinen, Maulburg, Schopfheim), Lichtsignale in Sonderbauart in Zell i.W. und SBB-NPZ zusammen fotografieren will, sollte dies bald tun. Bis 2005 soll die Strecke umgebaut sein und sollen neue Flirt-Triebzüge des Schweizer Herstellers Stadler zum Einsatz kommen.


Foto: Lindner

Modern geht - alt kommt. Die 641-Tw von Alstom kommen nicht mehr ins Wiesental. Bis die Strecke modernisiert ist, fahren NPZ der SBB.


Foto: Armin Schmutz

***U-Bahn Schweiz:** Im Beisein von reichlich Zürcher Prominenz wurde am 6. Juni 2003 die zweite Doppelspur von Zürich Hbf. nach Thalwil eröffnet. Es handelt sich dabei um den 890 Millionen Franken teuren ersten Teil des Zimmerberg-Tunnels.*


Foto: Volk

***„NetLog“ hat das** „BoxXpress“-Netz Anfang April um eine weitere Leistung ergänzt. Eine ME26 befördert einen Containerzug München Riem – Burghausen. Da der Containerbahnhof Riem nur auf der Westseite an die Strecke München - Mühldorf angebunden ist, muss zum Umsetzen nach München Ost Rbf gefahren werden. Diese Extratour dauert ebenso lange wie die eigentliche Streckenleistung.*

OBERSCHWABEN

Zehn Jahre Geißbockbahn


Foto: J. Frickel

Bahnhofsfeste gab es wie hier in Ravensburg an den Stationen des BOB.

● Seit dem 25. Juni 1993 füllt die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) die Lücke, die der Nahverkehr der Bundesbahn hinterließ, nachdem diese im Jahre 1988 auch die letzten Haltepunkte auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen aufgelassen hatte. Die BOB nahm mit zunächst zwei NE 81-Triebwagen den Verkehr von Friedrichshafen nach Ravensburg auf und war von Anfang an eine Erfolgsgeschichte: Ehemalige Haltepunkte wurden reaktiviert und modernisiert, im Laufe der Zeit neue in Betrieb genommen. Die nach einem Jahr prognostizierte Fahrgastzahl war schon nach drei Monaten erreicht. Heute verkehren sieben Triebwagen im Stundentakt und die Fahrgastzahlen haben sich seit der Betriebsaufnahme verdreifacht. Zwischen Aulendorf und Friedrichshafen gab es am 22. Juni 2003 Bahnhofsfeste, eigens für den Jubiläumstag wurde ein Tagesticket für zwei Euro kreiert. Die BOB ist ein Beispiel für eine gelungene Nahverkehrslösung, und das schon drei Jahre vor der Regionalisierung.

Foto: Slg Schumacher



Der Bahnhof Sigmaringendorf im Jahre 1978. Links eine DB-215 mit Personenzug in Richtung Herbertingen, rechts eine Lok der HzL.

1978

Schlankheitskur

An der Donautalbahn, der heutigen KBS 755/766, liegt kurz vor dem Hohenzollernsitz Sigmaringen der Haltepunkt Sigmaringendorf. Er sieht so aus, wie sich heutzutage moderne Haltepunkte im Schienenpersonennahverkehr präsentieren: Ein Bahnsteig, nicht allzu lang; ein paar Sitze, ein Wetterschutz, Fahrkartenautomat, Videokamera, fertig. Dass das nicht immer so gewesen ist, ist heute zum Teil noch erkennbar. Sigmaringendorf war bis in die 90er-Jahre hinein Übergabebahnhof zwischen der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) und der Bundesbahn. Erst als 1992 eine direkte Einfädelung der HzL-Strecke in die Donautalbahn in Richtung Ulm gebaut worden war, entfiel das Kopfmachen der Güterzüge in Sigmaringendorf. HzL-Salzzüge von Stehen fahren seither über diese Kurve durch bis Ulm. Im Jahre 1997 erfolgte die Umgestaltung zum heutigen Haltepunkt. Dennoch sind das Empfangsgebäude und der Güterschuppen heute noch erhalten, nebst einigen rudimentären Bahnsteigresten. Ab 1997 fuhr die HzL im Auftrag der DB AG auch die Regionalbahnen zwischen Sigmaringen und Aulendorf. Heute ist die Strecke Sigmaringen – Herbertingen fest in der Hand der HzL-Triebwagen der Bauart Regiosprinter 1 und 628-Garnituren der DB AG, die als Regionalexpress zwischen Ulm und Tuttlingen unterwegs sind.

Foto: Bösherz



Der Haltepunkt Sigmaringendorf im Herbst des vergangenen Jahres. Die Ausdehnung des einstigen Bahnhofs ist gut zu erkennen.

2002



Foto: Hubrich

■ *In Gelsenkirchen präsentierte am 18. Mai 2003 die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn (Bogestra) bei einem Tag der offenen Tür ihr neues Straßenbahndepot.*

LEIPZIG

AHN-Tagung

● In Leipzig fand vom 8. bis 11. Mai 2003 die 15. Vorstandstagung der Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr (AHN) statt. Die Tagung stand unter dem Titel: „Der öffentliche Personennahverkehr und die Marktwirtschaft". Dieses Leitthema war aus aktuellem Anlass bewusst gewählt worden, da viele Vereine in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Liberalisierung des Verkehrsmarktes eine große Gefahr für den Fortbestand praktischer Traditionspflege sehen. In die Organisation und Durchführung der Vorstandstagung war ein zweiter Verein mit eingebunden: Die „Arbeitsgemeinschaft Straßenbahnfreunde Chemnitz" e.V.. Diesem kleinen, aber sehr rührigen Verein sollte mit einer Exkursion am Samstag die entsprechende Präsentationsplattform gegeben werden. Der Donnerstag und Freitag waren reine Konferenztage. Am Sonntagvormittag setzte der Gastgeberverein 14 fahrfähige historische Straßenbahnwagen bei einer Präsentation im öffentlichen Netz ein und dokumentierte damit als Betreiber des Leipziger Straßenbahnmuseums seine jahrzehntelange Traditionspflegearbeit. Der Einladung waren 101 Delegierte aus 46 Vereinen gefolgt. Erfreulich dabei, 17 Delegierte kamen aus sieben nicht-deutschen Vereinen - Zürich, Wien, Klagenfurt, Oslo, Malmö, Skjoldenaesholm und Crich. Die 16. AHN-Tagung wird vom 22. bis 25. April 2004 in Bochum und Dortmund stattfinden.

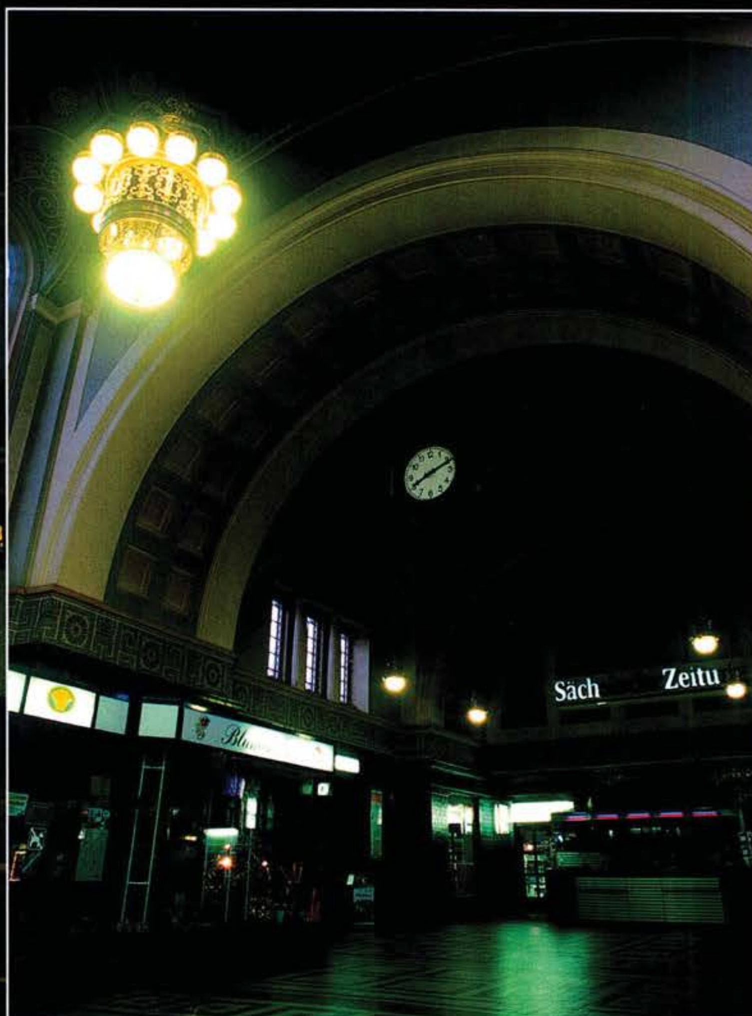
Entdecker gesucht

Nirgendwo gibt es so viele Zeugen preußischer Eisenbahngeschichte zu entdecken wie in Polen. Burkhard Wollny begab sich auf eine Reise, die im deutschen Görlitz begann. →





An einem Aprilabend steht IR 450 abfahrbereit in den Hallen des Görlitzer Hauptbahnhofes. Nach einem längerem Grenzaufenthalt geht es weiter nach Dresden.



Fotos (3): Wollny

„Säch Zeitu" - trotz gelegentlicher Beleuchtungsausfälle gefällt die restaurierte Empfangshalle des Görlitzer Hauptbahnhofes mit vielen stilvollen Details.



Bahnhof Kohlfurt

Das Bahnhofsensemble von Kohlfurt gehört ganz sicher zu den herausragenden Bahnhofsbauten der Eisenbahnfrühgeschichte. Bereits 1846 wurde das noch heute erhaltene erste Empfangsgebäude der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in spätklassizistischem Stil fertiggestellt und gemeinsam mit der Bahnstrecke Bunzlau – Kohlfurt – Guben – Frankfurt eröffnet. Noch im selben Jahr kam die Strecke nach Hennersdorf bei Görlitz hinzu, ehe die Verbindung mit der Fertigstellung des von dem einheimischen Baumeister Georg Kießler errichteten Neißetalviaduktes 1847 endlich bis Görlitz hergestellt werden konnte. Die beiden Türme über quadratischem Grundriss sind markante Wahrzeichen des in der damals typischen Insellage erbauten Bahnhofs. Das erste Görlitzer Empfangsgebäude, derselben Bahnge-

Morgennebel umhüllen den Görlitzer Neißetalviadukt von 1847, als der D 452 aus Warschau dem Hauptbahnhof entgegenfährt.

sellschaft und zeitgleich entstanden, sah ganz ähnlich aus, doch hatten zum Beispiel die Türme achteckige Grundrisse. Im Jahre 1865 kam die Linie nach Hirschberg hinzu, der Bahnhof wurde erweitert. Östlich des bestehenden errichtete man ein neues Empfangsgebäude, das zeitgleich mit der Strecke nach Hirschberg in Betrieb ging. Auch dieser zweite Bau ist heute noch erhalten. Die Gleisanlagen erfuhren ebenfalls eine beträchtliche Erweiterung. Sie hatten 1874 auch die Strecke nach Horka – Leipzig aufzunehmen. Nach 1945 wurde aus Kohlfurt Wegliniec, die Strecke nach Sorau – Guben verlor an Bedeutung. In Richtung Horka findet derzeit nur Güterverkehr statt. Von einst weiten Zugläufen wie Paris – Warschau verblieben drei D- bzw- IR-Züge Dresden – Wroclaw, immerhin mit Kurswagen nach Warschau und Krakau.



Foto: Slg. Schumacher



Foto: Wollny

Noch immer kann man im heutigen Wegliniec das kaum veränderte historische Bahnhofsensemble von 1846 wie auch die Kohlfurter Erweiterungsbauten von 1865 besichtigen.

Foto: Wollny

Leicht hatte es der Landstrich, der heute Slask heißt und Bestandteil der Republik Polen ist, in seiner Geschichte nie. Jahrhunderte lang stritten sich Preußen, Österreicher, Russen und Polen um die Region, die vom Riesengebirge ausgehend das gesamte Einzugsgebiet der unteren Oder umfasst, im Westen bis Sachsen und Brandenburg und im Norden bis an die ehemalige Provinz Posen reicht. Nach dem Ende des Siebenjährigen Krieges 1763 gehörte Schlesien zu Preußen und wurde mit ihm 1871 Bestandteil des deutschen Kaiserreiches. Der preußische Staat blieb jedoch bis in die Weimarer Republik bestehen.

Die Anfänge der Eisenbahn in Schlesien sind folglich eingebettet in die Geschichte der deutschen Eisenbahn und der Industrialisierung. Am 22. Mai 1842, also nur sieben Jahre nach der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg – Fürth und drei Jahre nach Eröffnung der Fernbahn Leipzig – Dresden, fuhr der erste reguläre Zug von Breslau nach Brieg, und am 29. Mai 1843 ging die Gesamtstrecke Breslau – Oppeln in Betrieb. Es folgten die Strecken nach Schweidnitz und Freiburg im Oktober 1843, nach Liegnitz und damit zum Anschluss an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn im Oktober 1844 und nach Posen im Oktober 1856.

Das oberschlesische Bergbau- und Industriegebiet moderner Prägung entstand parallel zum Ruhrgebiet als erstes in Kontinentaleuropa seit Ende des 18. Jahrhunderts, und die niederschlesische Metropole Breslau war ausgangs des 19. Jahrhunderts mit über 400 000 Einwohnern die viertgrößte Stadt im Reich.

Wie damals in Deutschland üblich, wurden auch in Schlesien die ersten Bahnlinien von privaten Kapitalgesellschaften gebaut. Doch schon 1856 wurde die Oberschlesische Eisenbahn verstaatlicht, agierte aber noch weitgehend als selbstständige Gesellschaft. Nach der Proklamierung des Kaiserreiches 1871 wurden schließlich fast alle Strecken zwischen 1878 und 1885 Bestandteil der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.). Die schlesischen Strecken gehörten zu den Eisenbahndirektionen (ED) Kattowitz und Breslau, ein Teil der Strecken im Norden Schlesiens kam 1895 zur neu gebildeten ED Posen.

Viele der in der K.P.E.V.-Zeit errichteten Gebäude und Bahnanlagen existieren heute noch, manche davon beinahe unverändert. Die ältesten wurden noch im Stil des Berliner Klassizismus errichtet. Bei späteren Bauten, insbesondere den repräsentativen Empfangsgebäuden, macht die bekannt sparsame preußische Zweck-Baukunst historistischer und eklektizistischer, zuletzt neobarocker wilhelminischer Palastarchitektur Platz: Neoromanische und neogotische Elemente wetteifern mit Motiven des mittelalterlichen Burgenbaus, im Ergebnis, auch unter dem zunehmenden künstlerischen Einfluss von der Insel, dem englischen Tudor-Stil nicht unähnlich.

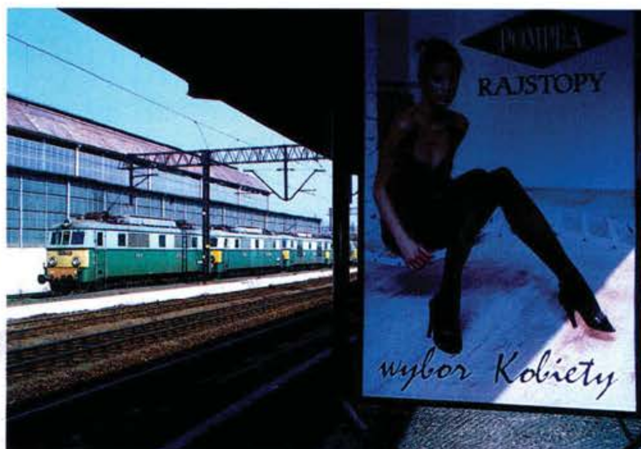
Der bekannte Eisenbahnfotograf Burkhard Wollny unternahm mehrere Reisen ins Nachbarland: „Ein Teil meiner Vorfahren stammt aus Schlesien, genauer gesagt Oberschlesien. Auch Ostern 2003 war vorgesehen, mitsamt der Familie nach Polen zu reisen. Als Ziele waren Breslau und Ra- →



Ungewöhnlich hohe Fenster und verschiedenfarbige Ziegel geben dem Bahnhof Raudten-Queissen ein individuelles Gepräge.



Der Kopf eines Wasserkranes im Bahnhof von Legnica im Zustand des Frühjahres 2003.



Bahnhof Legnica heute: Historische Bahnhofshalle, gediente E-Loks, moderne Werbung.

Fotos (5): Wollny

Frühe Zeugnisse der Eisenbahngeschichte aus zwei Epochen

Der Bahnhof Liegnitz auf einer Postkarte von 1937. Das Empfangsgebäude wurde zu DRG-Zeiten von 1927 bis 1929 errichtet.

Im Jahre 1846 wurde die Strecke Sagan – Glogau eröffnet, mit ihr der Bahnhof in Sprottau, hier eine Postkarte von 1908.



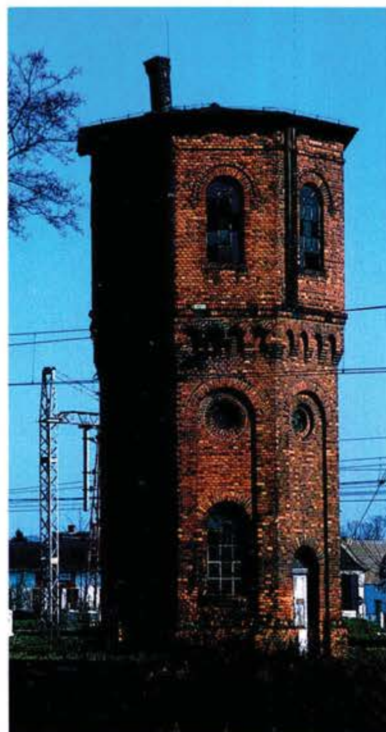






Foto: Slg. Schumacher

Der Wasserturm in Steinau an der Oder steht stellvertretend für viele dieser Betriebsbauten auf mittleren Bahnhöfen.



Hier fährt kein Zug mehr: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Herrnstadt (Wasosz) an der Strecke Rawitsch – Steinau.

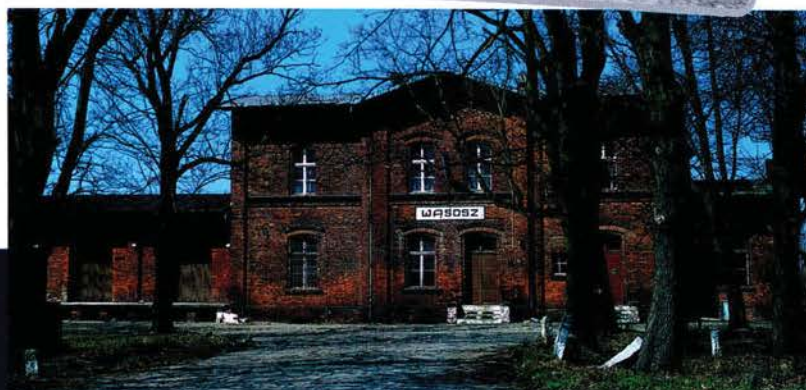




Foto: Slg. Schumacher

tibor vorgesehen. Die Fahrt führte über Görlitz in die niederschlesische Metropole."

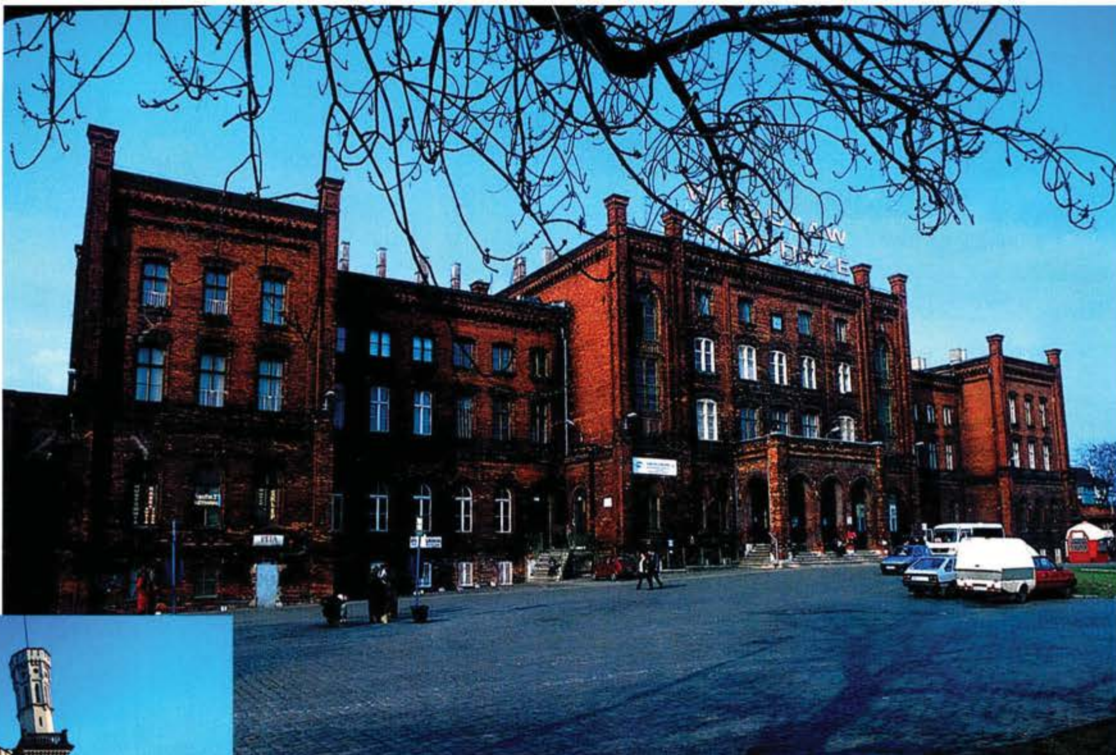
Das heutige Empfangsgebäude des Görlitzer Hauptbahnhofes stammt aus dem Jahre 1916. In den 90er-Jahren gründlich saniert, präsentiert es sich heute in alter, neuer Pracht. Auch die Bahnanlagen wurden in der Zeit bis 1916 umgestaltet. Das alte Empfangsgebäude von 1846, das dem Neubau weichen musste, befand sich in Mittellage, lediglich ein Vorempfangsgebäude war später zu seiner Entlastung gebaut worden.

Ein dem alten Görlitzer Bahnhof vergleichbares Inselgebäude befindet sich wenige Kilometer ostwärts im ehemaligen Kohlfurt. Das als Baukörper noch vollständig erhaltene, nur geringfügig veränderte und bestens gepflegte Bauwerk ist ein würdiger Vertreter der frühen schlesischen Eisenbahngeschichte und des von Berlin bestimmten Klassizismus preußischer Prägung.

Dass sich neben den prosaischen Eisenbahn-Zweckbauten auch die repräsentativeren Empfangsgebäude nicht selten glichen, lag nicht allein daran, dass schon die frühen Privatbahngesellschaften preußische Sparsamkeit praktizierten. Der Grund war auch nicht nur, dass jede Gesellschaft ihre Haus- und Hofbaumeister zur Verfügung hatte. Entscheidend war vielmehr, dass schon seit 1810 die von Karl Friedrich Schinkel ins Leben gerufene Berliner Oberbaudeputation, nach deren Auflösung das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, alle öffentlichen Bauten mit einem Kostenvolumen von mehr als 500 Talern prüfte und Entwürfe stilistisch überarbeitete. Überdies fand die mittlerweile akademische Ausbildung der Architekten von staatswegen in Berlin statt. Die dortige königliche Bauakademie spielte gerade auch unter dem Schinkel-Schüler August Stüler, der seinerseits unter anderen die Bahnhöfe von Dirschau und Eydtkuhnen entwarf, eine staatsstilbildende Rolle. Stüler (gest. 1865) war zudem als Nachfolger Schinkels alleiniger Berater des Preußen-Königs Friedrich Wilhelm IV. in allen Bauangelegenheiten.

Doch zurück ins Jahr 2003: Die Reise führte Wollny an die über Glogau (Glogow) verlaufende Strecke nach Frankfurt/Oder. Diese Verbindung wurde erst 1874 durchgehend eröffnet. Sie bildete - und bildet - neben einer zweiten Hauptstrecke Breslau – Berlin vor allem eine Gütermagistrale aus dem oberschlesischen Revier zum Hafen von Stettin (Szczecin). „Viele Bahnhöfe sind noch original erhalten: Überall gepflegte Wassertürme und Bahnhofsbauten aus der Zeit ihrer Errichtung", stellte Burkhard Wollny fest.

Die alte Strecke nach Berlin führte von Breslau über Liegnitz – Sommerfeld – Guben und Frankfurt, sie ging 1846 in Betrieb. Zwischen Guben und Zary ist kaum noch etwas von ihrer einstigen Be- →



Der Odertorbahnhof in Breslau entstand für die „Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn" im Jahre 1868 und ist heute noch in Betrieb.



In hervorragendem Zustand zeigt sich der Breslauer Hauptbahnhof im Frühjahr 2003. Seit 1856 wird das Empfangsgebäude genutzt.

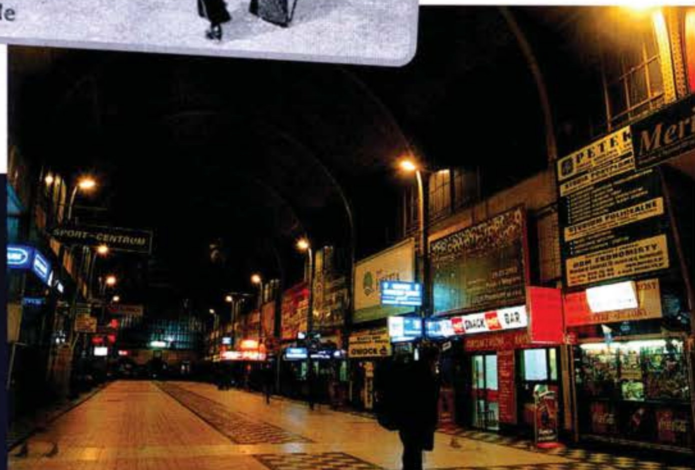
Vergleiche mit historischen Fotos ein Aha-Erlebnis

In der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs Breslau von 1907: Die wartende E-Lok EU 07 entstand übrigens nach britischer Vorlage.



Foto: Slg. Schumacher

Großzügig wurde der einstige Bahnhof der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau zum Hauptbahnhof umgebaut und erweitert, wie dieses Kartenmotiv aus dem Jahre 1917 zeigt.



Die Pracht der Empfangshalle ist heute noch vorhanden und beeindruckte auch den Eisenbahnfotografen Burkhard Wollny.



Fotos (4): Wollny

deutung zu erahnen: Der Personenverkehr wurde auf polnischer Seite nur noch im Inselbetrieb von Zary nach Lubsko (Sommerfeld) betrieben und ist seit einigen Jahren ganz eingestellt. Burkhard Wollny setzte seine Tagestour fort in Richtung Osten, zur Posener Bahn. Über den Bahnhof Herrnstadt (Wasosz) führte seine Route nach Rawicz. Dieser Ort war bis 1918 deutsch-russische Grenzsstation. Als Zeugnis aus dieser Zeit ist noch ein alter Wasserturm zu besichtigen, der allerdings schon anhand seiner Architektur als nicht preußischen Ursprungs auszumachen ist.

Auf der Rückfahrt machte der Fotograf noch Station in Rudna Gwizdanow. Am Bahnhof des einstigen Raudten-Queissen beeindruckte ihn das Empfangsgebäude mit verschiedenfarbigen Ziegeln und ungewöhnlich hohen Fenstern. Und nicht nur das: „Die nächste Überraschung an dieser alten Magistrale: Ein gepflegtes Gleisfeld, keinerlei Unkraut. Ich fand ein wahres Schlaraffenland für den Eisenbahnfreund: Flügelsignale, Doppelkreuzungsweichen, Güterschuppen und einen Wasserturm, dahinter eine Drehscheibe mit Lokschuppen. An diesen gepflegten alten Reichsbahn-Anlagen könnte die Modellbahnindustrie Studien des Vorbildes treiben."

Der Höhepunkt der Reise war der Besuch der alten schlesischen Metropole Breslau: „Wir ließen das Auto gerne stehen; eine Straßenbahnhaltestelle befand sich in unmittelbarer Nähe des Hotels. Der erste Ausflug galt natürlich dem Breslauer Hauptbahnhof. Das fast 150 Jahre alte Gebäude ist eine Zierde und vollständig erhalten."

Der Bahnhof der oberschlesischen und Posener Eisenbahn wurde bereits 1856 eröffnet. Die Gleisanlagen wurden mehrfach umgebaut und erweitert. Im wesentlichen setzte der Umbau von 1907, bei dem auch die Bahnsteighallen errichtet wurden, einen Schlusspunkt. Seit dieser Zeit führt er auch die Bezeichnung Hauptbahnhof. Das Empfangsgebäude aber blieb äußerlich im Wesentlichen erhalten.

Kaum zu glauben, dass dieser Prunkbau der Neogotik seit fast 150 Jahren dem Zahn der Zeit zu trotzen scheint. Als am Ende des Zweiten Weltkriegs rund 70 Prozent der historischen Breslauer Bausubstanz zerstört, die Überlebenden der vormals 640 000 Deutschen geflüchtet oder vertrieben waren, hätte wohl kaum jemand einen Pfifferling auf den ebenfalls nicht verschonten Hauptbahnhof verwettet. Doch die Ruinen des einst nach Entwürfen des königlich-preußischen Baumeisters Wilhelm Grapow erbauten Empfangsgebäudes der vereinigten Oberschlesischen und Breslau-Glogauer Eisenbahn-Gesellschaft erwachten zu neuem Leben. In einem aufwendigen Wiederaufbau wurde der äußerliche Zustand →

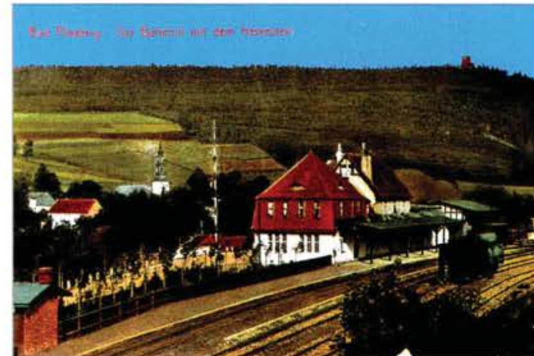


Der große Bahnhof von Seidenberg, hier auf einer Postkarte von 1908, lag einst an der Strecke Berlin – Görlitz – Iglau – Wien.

Fotos (4): Slg. Schumacher

Selbst Bahnsteigkioske aus früheren Eisenbahnepochen sind erhalten, wie diese Aufnahme im Breslauer Hauptbahnhof beweist.





Bahnhof Bad Flinsberg auf einer handkolorierten Postkarte von 1912, als die Bahn drei Jahre bestand.

Wäre da nicht der Schriftzug Wroclaw Glowny, könnte man sich in einer anderen Zeit wähnen. Das technische Erbe wird in Polen gepflegt.

Verspäteter Bahnanschluss: Bad Flinsberg

Zwar weniger hoch, aber nicht weniger schön ist das Isergebirge, das sich westlich an die Ausläufer des Riesengebirges anschließt. Obwohl der Bahnhof Greiffenberg (heute Gryfow) schon 1866 Anschluss an die schlesische Gebirgsbahn erhielt und 1884 die K.P.E.V. den Betrieb auf der Stichbahn Greiffenberg – Friedeberg (Mirsk) aufnahm, sollte das Herz dieser Gegend, Bad Flinsberg, noch bis Oktober 1909 auf seinen Bahnanschluss warten müssen. Dann endlich wurde der gerade 7,7 Kilometer lange Abschnitt von Friedeberg eröffnet. Im Dezember 1910 kam eine Verlängerung zum Forst Flinsberg hinzu, die nicht nur dem Holztransport diente, sondern bei sonnigem Wetter auch Ausflügler weiterbrachte. Als Triebfahrzeuge dienten anfangs zwei Dampflokomotiven, die der preußischen T 9.2 sehr ähnlich waren, bis sie Anfang der 30er-Jahre ersetzt wurden: Durch die arbeitslos gewordenen Zahnradloks T 26 von Strecken, die vom Zahnrad- auf den Reibungsbetrieb umgestellt wurden. Im Isergebirge fuhren die T 26 nur im Adhäsionsbetrieb. Nach 1945 kam die Strecke zur PKP, der Endbahnhof hieß fortan Zwieradow. Noch 1980 konnten hier ehemalige P8 (PkP-Ok1) und Donnerbüchsen bestaunt werden. Doch auch die PKP der Nachwendezeit drängte auf Rationalisierung. Seit einigen Jahren ist wieder der Zustand von vor 1866 erreicht: Einwohner und Gäste müssen sich wieder nach Greiffenberg bemühen.



Solche Motive ließen sich im Jahre 1980 in Swieradow noch aufnehmen! Die Dampflok im Hintergrund ist eine ehemalige P8.



Zwar fährt im Frühjahr 2003 kein Zug mehr nach Bad Flinsberg, doch das intakte Bahnhofsgebäude scheint nur Dornröschenschlaf zu halten.

Fotos (2): Wollny



von 1856, bei Bahnsteighalle und der Verkehrshalle, beide 1907 vollendet, teilweise der Zustand der Jugendstil-Zeit wiederhergestellt. Auch diese Maßnahme trug zu dem herausragenden Ruf bei, den polnische Restauratoren seit Jahrzehnten in der Welt genießen.

„Wenn man alte Postkarten zum Vergleich heranzieht, kann man kaum Unterschiede feststellen. Entlang der Bahn sind außerdem zahlreiche Straßenunterführungen mit zierlichen gusseisernen Säulen versehen, die wohl auch aus der Bauzeit stammen", zeigte sich Wollny beeindruckt.

Aber dieses Zentrum – schon im Mittelalter kreuzten hier zwei Handelswege – hat noch mehr zu bieten, wie Wollny herausfand: „Der Odertorbahnhof, heute Nadodrze, ist ganz aus Ziegelsteinen gefertigt und zeigt sich so wie vor 1900. Der Bahnhofsvorplatz, mit großen Pflastersteinen versehen, rundet das Motiv ab." Der klassizistisch beeinflußte historistische Bau wurde 1868 vollendet.

Die Industriestadt war und ist auch Standort des Schienenfahrzeugbaus. Die Linke-Hofmann Werke AG baute Lokomotiven und Wagen, dazu kamen unter anderem das FAMO-Fahrzeug- und Motorenwerk und die Lehr- und Ausbildungsstätte der Deutschen Reichsbahn in Mochbern. Auch nach 1945 wurden in Wroclaw, nunmehr unter dem Firmennamen Pa-Fa-Wag, Reisezugwagen und Lokomotiven produziert. Hier entstand die meistgebaute Elektrolokomotive Europas: Die ET 22, eine 3000-kW-Co'Co'-Maschine, verließ von 1971 bis 1991 mit 1120 Einheiten das Werk.

Auch die jüngere polnische Geschichte hatte Auswirkungen bis nach Schlesien. Im Jahre 1980 begonnene Eisenbahnerstreiks in Lublin mündeten 1981 in zwei Foren in Leszno (Lissa) und eben in Wroclaw, wo es um die Zukunft der Eisenbahnen in Polen ging. Doch das zu Jahresende verhängte Kriegsrecht und das Regime des Generals Jaruzelski erstickte diese Bewegung im Keim.

Mehr als 20 Jahre später kann sich Burkhard Wollny ungestört auf die Erkundung weiterer Fotomotive machen: „Auf der Suche nach einer Oderbrücke wurde ich im westlichen Teil der Stadt fündig. Die Eisenbahnbrücke wird auf einem einen Meter breiten Schotterstreifen auch von Fußgängern und Radfahrern mitbenutzt - kurios für deutsche Verhältnisse."

Was aus einst bedeutsamen Bahnen und Bahnhöfen aber auch werden kann, zeigt das Beispiel des Bahnhofs Seidenberg. Im Jahre 1875 wurde die Strecke Görlitz – Seidenberg – Reichenberg eröffnet. Der Bahnhof in Seidenberg lag damit an der direkten Verbindung von Berlin und Wien über Görlitz, Reichenberg und Iglau, die gut 50 Kilometer kürzer war als die Strecke über Dresden und Prag. Kurswagen gab es von Seidenberg nach Prag und sogar nach Wien. Nach dem Zweiten Weltkrieg versank die Strecke in Bedeutungslosigkeit. Seit einigen Jahren fährt auch hier kein Zug mehr - kaum zu glauben, wenn man sich die Dimensionen des Empfangsgebäudes anschaut.

Henning Bösherz/Karlheinz Haucke

Wird fortgesetzt!

Foto: Mehnert



Die Teilnehmer des verkehrspolitischen Forums (v. l.): Dr. Klaus Schröter (Pro Bahn), Prof. Helmut Holzapfel (Uni Kassel), Prof. Martin Rosenfeld (IWH Halle), Thomas Rabenmüller (NVV), Carsten Jens (HR), Hans Leister (Connex), Arnd Schäfer (Arge SPNV), Dr. Engelbert Recker (Deutscher Landkreistag).

Connexion

Köln und Rostock haben jetzt eine direkte Verbindung (connexion) auf der Schiene. Der dritte Interconnex rollt.

„Es fehlt ein Produkt zwischen Regionalexpress und IC/ICE", so Arnd Schäfer von der Bundesarbeitsgemeinschft SPNV beim verkehrspolitischen Forum zum Start des dritten Interconnex am 4. Juni 2003 in Kassel. Und da Connex ein solches Produkt hat, strömte zu dessen Vorstellung eine bunte Schar von etwa 130 Teilnehmern aus verschiedensten Verkehrs-Bereichen. Die meisten kamen mit der

Stralsund
Rostock
Waren
Neustrelitz
Fürstenberg
Oranienburg
Berlin
Luckenwalde
Lutherstadt Wittenberg
Bitterfeld
Halle
Sangerhausen
Nordhausen
Heiligenstadt
Berga-Kelbra
Lutherstadt Eisleben
Kassel
Eichenberg
Leinefelde
Wabern
Köln
Troisdorf
Siegburg
Siegen
Hennef
Dillenburg
Treysa
Marburg
Gießen
Wetzlar
Gera
Zittau

Noch auf Probefahrt, hält X84101 am 28. Mai 2003 im Bf. Bitterfeld. Der Lok 185516 fehlt noch die seitliche Connex-Beschriftung.

Bahn und viele in den Genuss der Mitfahrt im neuen Interconnex, der eigens zwischen Köln und Kassel verkehrte, bevor er zwei Tage später offiziell unter reger Beteiligung der angeschlossenen Gemeinden den Verkehr zwischen der Domstadt und der Ostseeküste aufnehmen sollte.

Zur Mittagsstunde trafen sich die Connex-Gäste in Kassel-Wilhelmshöhe, um gemeinsam im neuen Zug die Fahrt zum alten Kasseler Bahnhof, der sich heute Kulturbahnhof nennt, fortzusetzen. An einem heißen Tag war es angenehm, dass die Fenster der von der PFA-Weiden modernisierten Halberstädter zu öffnen sind.

Das Wagenmaterial des ersten lokbespannten Interconnex weist eine Drei-Klassen-Einteilung auf, die sich nicht an erster Stelle auf den gebotenen Komfort bezieht: Business, Economy und Traveller. Während der Fahrgast in die blauen Traveller-Wagen einsteigt und seinen Fahrschein am Sitzplatz erwirbt, gilt für die gelben Bereiche Economy und Business Reservierungspflicht. Zu einem Aufpreis von zehn Euro erhalten Business-Kunden zudem einen Imbiss am Platz und Zeitungen.

Vorläufig wird der neue Zug nur einmal am Tag in jede Richtung fahren. Start ist in Köln um 7.57 Uhr und in Rostock um 6.18 Uhr. In der Hansestadt kommt der von eigens beschafften E-Loks der Bombardier-Baureihe 185 gezogene Interconnex um 20.11 Uhr an, in Köln um 18.19 Uhr. Eine zwölfstündige Fahrzeit zwischen den Endpunkten verlangt Sitzfleisch, und von Berlin-Lichtenberg nach Kassel dauert es auch über fünf Stunden.

Bei den Fahrpreisen ist der Zug jedoch konkurrenzfähig. Die Gesamtstrecke kostet nur 50 Euro und das unabhängig vom Buchungsdatum. Für die Strecke von Berlin-Lichtenberg nach Kassel zahlt man nur 30 Euro. Jugendliche unter 26 Jahren erhalten eine 30-pozentige Ermäßigung. Mit der DB AG kostet der Trip von Köln nach Rostock, wenn man günstig fahren will und auf ICE und IC verzichtet, knapp 65 Euro ohne Ermäßigungen und von Berlin nach Kassel wären 45 Euro fällig.



Betrieben wird der Interconnex von den Connex-Töchtern Rheinisch-Bergische Eisenbahn und der Ostmecklenburgischen Eisenbahn.



Etwas gewöhnungsbedürftig sind die neuen Wagenbezeichnungen der ehemaligen Halberstädter. Das große E steht für Economy.



Die Fahrradmitnahme haben die Connex-Planer nicht vergessen, auch weil Studenten eine wichtige Interconnex-Zielgruppe sind.

Fotos (4): Alkofer

Eine weitere gute Nachricht für die Reisenden verkündeten der Geschäftsführer von Connex und Vertreter der Verkehrsverbünde Nordhessen (NVV) und Rhein-Main (RMV) bei einem kurzfristig einberufenen Pressegespräch: Die Fahrkarten des Interconnex gelten am Ankunftstag auch als Tageskarte in den beiden Verbünden. Weiterhin sind die Fahrkarten der Verbünde Berlin (VBB), NVV und RMV auch im Zug gültig.

Angesichts der positiven Nachrichten herrschte beim anschließenden Verkehrsforum im Kulturbahnhof einträchtig gute Stimmung. Die Podiumsgäste, die von Moderator Carsten Jens vom Hessischen Rundfunk vorgestellt wurden, hielten jeweils ein Kurzreferat, bevor ein Publikumsgespräch begann. Thema des Forums war die Zukunft des mittleren Fernverkehrs.

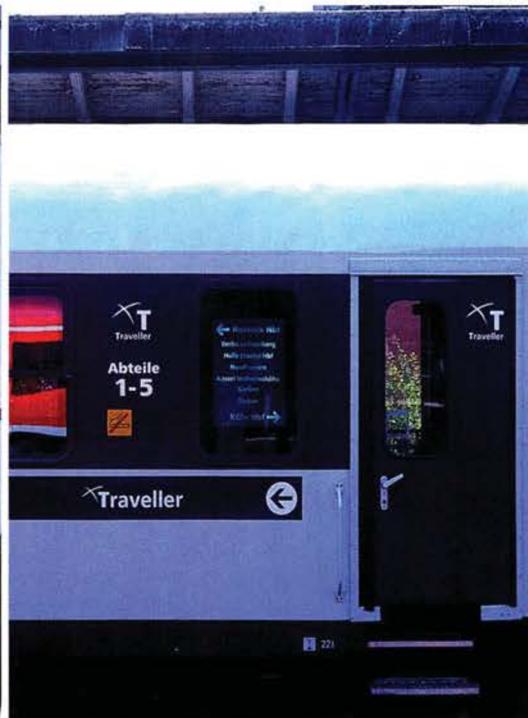
Thomas Rabenmüller vom NVV forderte dabei eine radikale Vereinfachung aller Tarifsysteme und hob die sehr einfache und übersichtliche Preisgestaltung des Interconnex hervor. Weiterhin äußerte er den Wunsch, dass bundesweit ähnliche Abkommen über gegenseitige Anerkennung von Fahrkarten auch mit anderen EVU erzielt werden. Dabei zeigte er kein Verständnis dafür, dass dies mit der DB AG trotz bereits dreijähriger Verhandlungen immer noch nicht gelungen sei.

Forums-Einigkeit: Es ist allerhöchste Eisenbahn für neue Ideen im mittleren Fernverkehr auf deutschen Schienen

Der neue Interconnex wurde auch deshalb von den meisten Rednern gelobt, weil er eine Lücke fülle, die von der DB AG erst jüngst gerissen wurde. Arnd Schäfer verwies in seinem Referat auf das REX-Projekt der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV hin, das diese nach dem Wegfall der meisten DBAG-Interregios entwickelte und das ein Konzept für „langlaufende, länderübergreifende Linien mit hohen Reisegeschwindigkeiten" sei. Das Problem jedoch sei die Finanzierung. Eigenwirtschaftliche Verkehre dieser Art seien schwer darstellbar. Ein Grund, weshalb sich auch die DBAG zurückziehe. Schäfer sieht den Bund in der Pflicht und fordert Modelle zur Mischfinanzierung solcher Züge.

Connex-Geschäftsführer Hans Leister beklagte, dass viele mittlere Städte inzwischen vom Fernverkehr abgehängt seien: „Die Situation ist alles andere als befriedigend." Deutliche Kritik übte er auch am umstrittenen neuen Preissystem der Bahn und stellte die eigenen Produkte als Alternative dar. „Einfache Strukturen und einfache Preise", so seine Maxime. „Die Leute sollen wieder Bahnfahren lernen." Mit den Interconnexangeboten ziele man auf Kunden ab, die preisgünstig und direkt fahren →


In Economy und Business gibt es unter anderem Einzelsitze für die Fahrgäste. Hier herrscht Reservierungspflicht.



Zuglauf und Wagenart sind von außen einfach zu erkennen. Das gab es früher auch bei der DB AG.


Sachlich, schlicht und funktionell: Die modernisierte Inneneinrichtung der Traveller-Wagen.

Fotos (3): Alkofer

wollen, verwies er auf die erfolgreiche Gewinnung neuer Fahrgäste bei den bereits bestehenden Interconnex-Linien.

Aus Halle vom Institut für Wirtschaftsforschung reiste Professor Martin Rosenfeld an, der auf die wirtschaftliche Bedeutung eines entwickelten Fernverkehrs hinwies. Verbesserter Verkehr, so seine These, könne die noch vorhandene Produktivitätslücke in Ostdeutschland schließen. Dort sei zwar eine gute Schieneninfrastruktur, „nur fährt darauf keiner", laut Rosenfeld: „Verlassene Bahnhöfe sind der Beginn von Geisterstädten." Steigerungen etwa beim Tourismus seien nur möglich, wenn Städte auch mit der Schiene gut angeschlossen seien.

In eine ähnliche Zielrichtung ging auch der Vortrag von Professor Helmut Holzapfel, Verkehrsplaner an der Uni Kassel. Er sieht für den mittleren Fernverkehr das größte Potenzial überhaupt: „Der Markt liegt bei einer Entfernung zwischen 50 und 200 Kilometern." An den Fernverkehr der DBAG sei derzeit nur ein Drittel der Bevölkeung der Bundesrepublik direkt angeschlossen. Holzapfel forderte leidenschaftlich einen regionenverbindenden Verkehr, der mittelgroße Städte abseits der IC- und ICE-Linien berücksichtige.

Der Fahrgastverband Pro Bahn schickte seinen Finanzvorstand Dr. Klaus Schröter nach Kassel. Er bekräftigte nochmals die Kritik am neuen Fahrpreissystem PEP der DB AG: „Preise haben auch eine emotionale Ebene" und deshalb „war PEP ein Flop." Die Konkurrenz der Schiene sei eindeutig das Auto und der überwiegende Teil der Reisenden sei höchstens ein- oder zweimal bereit umzusteigen. Dr. Engelbert Recker vom Deutschen Landkreistag bestätigte Schröter: „Umsteigen senkt die Reisegeschwindigkeit erheblich." Außerdem kritisierte er, dass im neuen Bundesverkehrswegeplan zu wenig für den Nahverkehr eingeplant sei.

Ungenutzte Kapazitäten im Fernverkehr

Hans Leister beantwortete die Frage, warum der neue Interconnex nur einmal am Tag zwischen Köln und Rostock fährt: „Mittlerer Fernverkehr und Takteinbindung sind wegen zu hoher Trassenpreise ohne Zuschüsse nicht möglich." Es sei mehr Verkehr möglich, wenn die Trassenpreise nicht nach einem Vollkostenprinzip, sondern nach einer Grenzkostenberechnung bestimmt würden, und Engelbert Recker forderte in diesem Zusammenhang die Ausschöpfung der Trassenkapazitäten. *Stefan Alkofer*


Foto: Schwager

Der Interconnex beendet den einmaligen Ausflug zum Kulturbahnhof. Planmäßig steuert er die Wilhelmshöhe an.



Das ist der Prototyp des Großraumwaggons Habis-X für die italienischen Staatsbahnen FS. Dessen Dach kann für Beladevorgänge angehoben werden. Das Bild rechts zeigt die mögliche großzügige Höhenverschiebbarkeit von innen.

Logistik für Europa

Vom 20. bis 24. Mai 2003 war das neue Messegelände in München-Riem Schauplatz der für Deutschland und Europa wichtigsten Transportfachmesse „transport logistic".

In Zahlen ausgedrückt, war die diesjährige „transport logistic" gegenüber der letzten Messe von 2001 ein Erfolg: Insgesamt 1190 Aussteller, davon 438 aus dem Ausland, bedeuteten einen Zuwachs um 22,5 Prozent. Die Ausstellungsfläche wuchs von 60000 auf 70000 Quadratmeter, und mit 40000 Besuchern kamen gut zehn Prozent mehr als zwei Jahre zuvor.

Wichtiger als solche Zahlenspiele waren aber die ausgestellten Fahrzeuge und parallel stattfindende Kongresse, zum Beispiel der Air Cargo Europe und der Eurail-Freight. Auf

Fotos (8): D. Hruza

Das Freigelände bildete den Schwerpunkt der Schienenfahrzeug-Ausstellung auf der diesjährigen „transport logistic" in München-Riem.

letzterem wurde die „Eurail Freight Declaration" von mehreren europäischen Bahnen unterzeichnet. Sie fordert, dass mit den politischen Entscheidungsträgern intensiver zusammengearbeitet werden soll, um die erforderlichen Verbesserungen wirkungsvoll umzusetzen, zum Beispiel den Abbau von technischen und betrieblichen Barrieren im internationalen Verkehr. Immerhin erfolgt zirka die Hälfte des europäischen Güterverkehrs grenzüberschreitend, und auch die demnächst stattfindende EU-Erweiterung macht eine engere Zusammenarbeit der Bahnen erforderlich. Konkret forderten die Bahnen eine Verbesserung der Stellung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr, und sie machten darauf aufmerksam, dass die zu erwartenden Zuwächse nur mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht abgewickelt werden könnten.

Die Halle B6 und die Gleise auf dem Freigelände waren die vorrangigen Ziele für Besucher mit besonderem Interesse am Schienenverkehr. Nahezu alle Größen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) waren vertreten, von der Erfurter Industriebahn (EIB)

Neue Spezialwagen sollen gegen den Lkw konkurrieren

über die Regionalverkehr Mittelland AG aus der Schweiz bis hin zu den Branchenriesen wie SBB Cargo, DB Cargo oder SNCF Fret. Auffallend war die starke Präsenz der Bahnunternehmen aus Ost- und Südosteuropa.

Erkennbar war das Bemühen um Bahnlogistik-Lösungen der EVU, die europaweit funktionieren sollen. Bekannte Firmen wie Hupac oder Bertani zeigten ihr Angebot an „Rollenden Landstraßen", vor allem für den Italienverkehr. Rund 20 Fahrzeughersteller boten auf dem Freigelände zum Teil Altbekanntes, zum Teil auch High-Tech-Exponate. Einer großen Vielfalt an Spezialgüterwagen standen nur wenige Triebfahrzeuge gegenüber. Vom Siemens-Lokpool war die ehemals für Norwegen als Di6 vorgesehene Lok ME26-01 zu sehen. Mit der Alstom-203.1, einer in Stendal modernisierten V100 der DR, der Viersystemlok 189005, dazu einigen Loktraktoren von Zephir und Zwei-Wege-Fahrzeugen von Zwiehoff war die Sparte motorisierter Fahrzeuge schnell abgehakt.

Dafür verdienen einige Güterwagen eine nähere Vorstellung. Unter dem Markennamen „Tube" (engl. für Röhre) wurde der neueste geschlossene doppelstöckige Autotransportwagen Europas vorgestellt.



Dieser vierachsige Waggon für DB Cargo ist speziell für den Transport von Blechrollen vorgesehen und trägt das Gattungszeichen Shimmns-ttu.

Die Autotransport Logistic GmbH (ATG), eine 100-prozentige Tochter von DB Cargo, hat insgesamt 68 Einheiten der „Tube" bestellt, von denen inzwischen 38 für Daimler-Chrysler im Einsatz zwischen Sindelfingen und Bremerhaven sind. Ein Ganzzug wird dabei aus bis zu zwölf Einheiten gebildet. Eine "Tube"-Einheit besteht aus vier kurzgekuppelten doppelstöckigen Einzelwagen mit einer Gesamtlänge von 54 Metern, sie kann bis zu 20 Pkw der E- und S-Klasse von Mercedes transportieren.

Transwaggon GmbH zeigte den vierachsigen Großraumschiebewandwagen Habis 11/3, der für den Transport von stoßempfindlicher Ladung (Pkw-Motoren) eingesetzt werden soll. Durch einen hydraulisch wirkenden Langhubstoßdämpfer wird bei einem Auflaufstoß mit 9 km/h eine maximale Verzögerung erreicht, die der einfachen Erdbeschleunigung (1 *g*) entspricht. Von FS Trenitalia war der Prototyp-Großraumwaggon Habis-X mit Hubdach zu sehen. Zwar schon im August 2002 fertiggestellt, durch seine Ausrüstung für lebensmittelgerechten Salztransport dennoch interessant ist der vierachsige Salztransportwagen Tadnpss der ÖBB Rail Cargo Austria. Trichterauslässe und Rutschen sind aus rostfreiem Edelstahl, die Innenlackierung ist lebensmittelecht und lösungsmittelfrei.

Der Trend zu Spezialwaggons zeigt die Bemühungen der EVU, auf Kundenwünsche einzugehen und mit diesen Fahrzeugen auch gegen den Straßenverkehr gut konkurrieren zu können. *David Hruza/hb*


Pufferbohle des Habis 11/3, deren Konstruktion eine Stoßverzögerung um 1 *g* bewirkt.

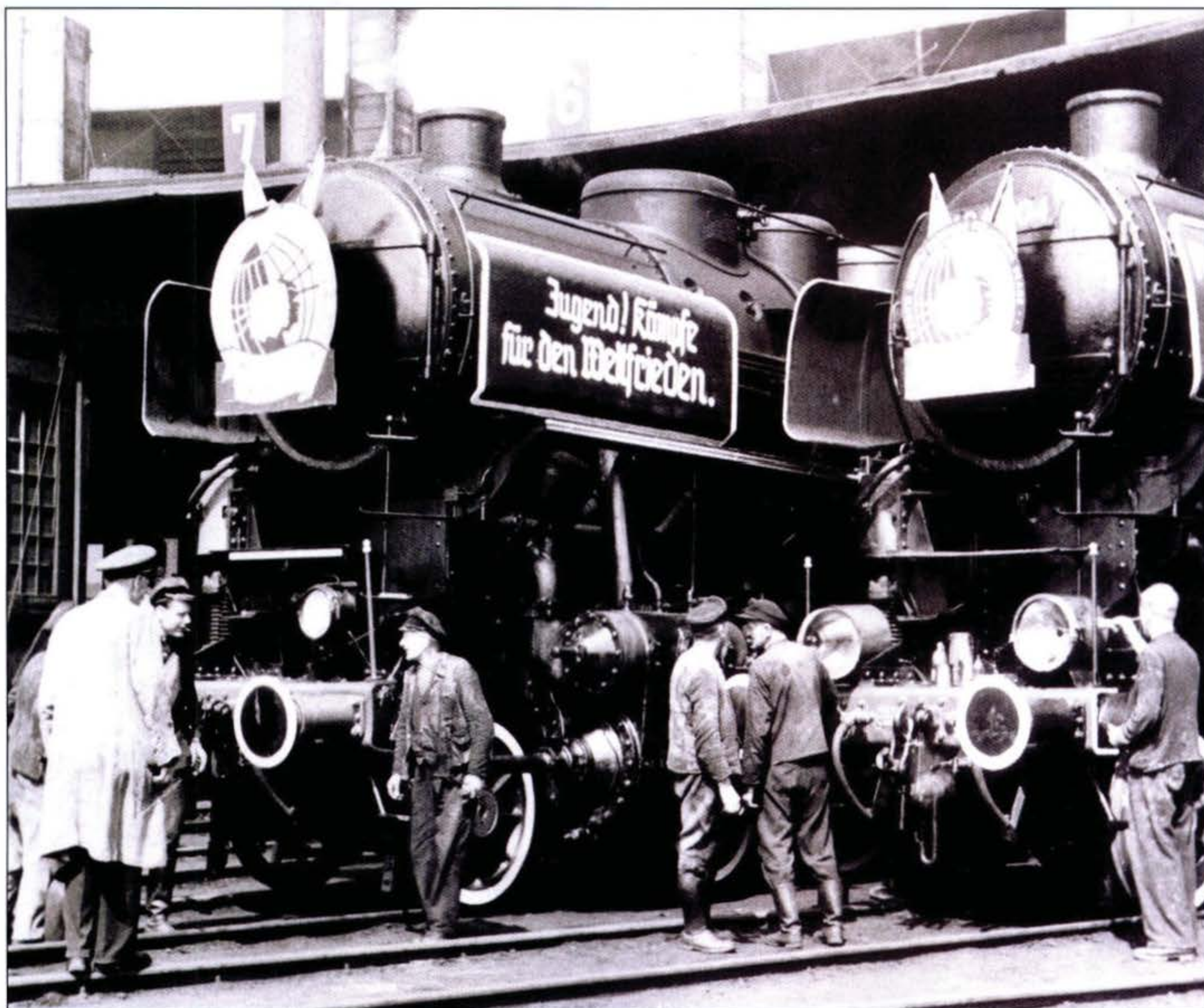


Der Zweiwege-Unimog „Zagro" von Zwiehoff war eines der neuen Schiene-Straße-Fahrzeuge.





Das ist die „Tube", die von Autotransport Logistic (ATG) vorgestellte „Röhre", die für Daimler-Chrysler im Einsatz ist. Links ist eine Einheit aus vier kurzgekuppelten Einzelwagen zu sehen.



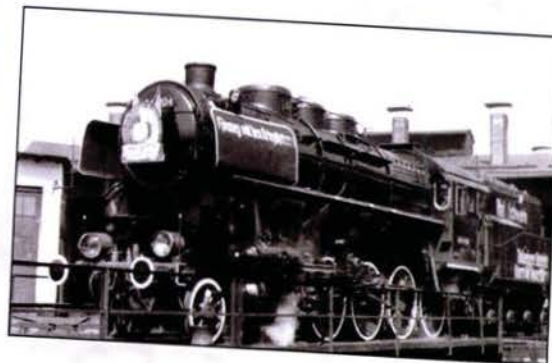
424 165 und 424 204 werden im Bw Schwerin für die Sonderzugeinsätze zum Deutschlandtreffen der FDJ an Pfingsten 1950 in Berlin vorbereitet.

Lückenfüller Stanislaus

Waren es Fremd- oder Beute-Loks? Vor 55 Jahren jedenfalls verfügte das Bw Schwerin über ein Sextett aus Ungarn, das Aufsehen erregte.

Als sich der Zweite Weltkrieg dem Ende zuneigte, kamen sie zunehmend ins Land, die Fremd- und Beuteloks. Ihre Zuwanderung hatte viele Gründe. Sie beförderten Züge des Rückzuges, waren durch das rapide schrumpfende Großdeutsche Reich von ihren ursprünglichen Einsatzgebieten abgeschnitten, blieben fern der Heimat bar jeder Ersatzteile schadhaft liegen oder sollten ganz einfach


Schwerin, 21. Dezember 1949: Anlässlich des 70. Geburtstags Stalins wird eine 424 in einer Sonderschicht unentgeltlich instandgesetzt.


Herausgeputzter Werbeträger für Parolen: 424 204 befährt um Pfingsten 1950 die Schweriner Bw-Drehscheibe.



17. Dezember 1948: 424 204 bespannt den Sonderzug zur Streckenwiedereröffnung Rostock – Schwaan.

vor dem Zugriff der Alliierten, vor allem der Rotarmisten, in Sicherheit gebracht werden. Niemand hatte noch eine rechte Übersicht über Zahl und Herkunft dieser mehr oder minder unfreiwilligen Zuwanderer.

In den Bahnbetriebswerken, auf den Lokstationen und Abstellbahnhöfen bereiteten diese Maschinen nicht nur wegen ihres häufig desolaten Zustandes den Eisenbahnern vor Ort nicht wenig Kopfzerbrechen. Bei einer Zählung von Fremdloks in der Rbd Schwerin, Stand 1. Januar 1945, tauchten mit 424 042, 424 165 und 424 204 auch drei Vertreterinnen jener Baureihe auf, die 1924 auf den Reißbrettern ungarischer Konstrukteure für die MAV entstanden war. Die 2'D-Achsanordnung – unüblich in Deutschland – und ein leichter Blechrahmen ermöglichten eine Achslast von nur 14 Tonnen. Der Kesseldruck von 14 bar und ein Kolbendurchmesser von 600 Millimetern bei einem Kolbenhub von 660 Millimetern erlaubten es dem Zwilling, in der Ebene Zuglasten von 530 Tonnen mit 90 km/h und 1400 Tonnen immerhin noch mit 50 km/h zu befördern. Die Dampflok mit einem Kuppelraddurchmesser von 1610 Millimetern galt somit als universell einsetzbar. Von dieser Baureihe wurden bis 1958 über 500 Exemplare gefertigt. Die Lokomotiven 424 028 bis 241 wurden in den Kriegsjahren zwischen 1940 und 1944 gebaut.

Laut einer Lokparkerfassung vom 31. Dezember 1946 fehlten in der sowjetischen Besatzungszone alleine für den Reisezugdienst 110 Triebfahrzeuge. Ein für die Stabilisierung des Lokomotivparks gemäß Befehl 234 der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland (SMAD) aufgelegtes Sonderprogramm konnte nicht erfüllt werden. Auch in der Rbd Schwerin gab es Engpässe im Reiseverkehr. Es fuhren zuächst relativ wenige, dafür aber lange und schwere Züge, vor denen die P 8 überfordert war. Bruno Schramm, Russland-Emigrant und nun stellvertretender Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, forderte die „Mobilisierung aller Kräfte".

Da kamen die ungarischen Maschinen wie gerufen, deren zwei, nämlich 424 165 und 424 204, man beim Durchforsten der Schweriner Rbd-Bestände abgestellt in Malchin und Stavenhagen ausfindig machte. Zu diesem Zeitpunkt waren beide Dampflokomotiven kaum älter als vier Jahre. Leistungsfähige Maschinen mit niedrigem Achsdruck konnte Schwerin gut gebrauchen, denn durch die Demontage der Bahnstrecke Bützow – Schwaan – Rostock war die Ostseestadt damals nur auf Nebenbahnen über Wismar oder Güstrow – Laage zu erreichen. Zur fälligen Revision verfügte man die beiden Ungarinnen kurzerhand ins Bw Schwerin.

Dort hatte Vorsteher Alfred Bartsch, im Dritten Reich bereits Maschineninspektor, aber kein Mitglied der NSDAP, unter Eingliederung vieler aus dem Osten zwangsausgesiedelter Spezialisten eine leistungsfähige Werkstatt aufgebaut. Diese →



Auffällige Loklaternen: Seine mit Girlanden geschmückte Schweriner Ungarin lässt Lokführer Karl Voß am 17. Dezember 1948 in Rostock Fahrt aufnehmen.

war durchaus in der Lage, Arbeiten auszuführen, die sonst den Reichsbahnausbesserungswerken oblagen.

Bei der Instandsetzung gab es Schwierigkeiten mit der Kesselspeiseeinrichtung. Sie bestand bei den 424 aus einer Dampfstrahlpumpe deutscher Bauart und einer tiefliegenden Abdampfstrahlpumpe der Bauart Friedmann. Deren sieben Düsen und Ventile waren für viele ein Buch mit sieben Siegeln. Ein aus Westpreußen zugewanderter Pumpenschlosser kannte durch seine frühere Arbeit ihre Tücken und beherrschte sie. Er galt fortan an Spezialist und genoss beim Lokpersonal hohes Ansehen.

Beschäftigte der Schweriner technischen Abteilung (TA) fertigten Loknummernschilder nach gültiger Reichsbahnnorm. Zwischen Stamm- und Ordnungsnummer kam ein Bindestrich, so dass man die Bezeichnung nicht missdeuten konnte. Die Einstufung als Personenzuglok fand sich im Betriebsgattungszeichen P46.14 wieder. Das Eigentumsmerkmal „Deutsche Reichsbahn" erhielten die nun als Leihloks geltenden 424 nicht. Es ist überliefert, dass es Bw-Vorsteher Bartsch höchstselbst war, der vorgeschlagen hatte, zur Betonung der fremden Herkunft die beiden Lokomotiven als „Stanislaus 1" und „Stanislaus 2" zu bezeichnen. Jedenfalls stellte die technische Abteilung darauf hin entsprechende Blechschilder mit Buchstaben aus Dural her, die gut sichtbar auf dem Kessel entlang der drei großen Dome befestigt wurden.

Wilkommene Verstärkung für schweren Reisezugdienst: Ungarische Zwillinge halfen Schwerin bei Planerfüllung

Ab Anfang 1948 wurden die beiden Ungarinnen erfolgreich im schweren Reisezugdienst eingesetzt. Wegen der guten Erfahrungen mit den kraftvollen Zugpferden bemühte sich Schwerin umgehend um weitere Maschinen dieser Baureihe. Schon zum Sommerfahrplan 1948 kam Verstärkung mit 424198, 199, 208 und 224 aus den Rbd Cottbus und Halle. Nach Durchlaufen der Schweriner Werkstatt ging das Quartett direkt in den Planeinsatz. Zu den Planleistungen zählten die Schnellzüge D61 Schwerin – Berlin Schlesischer Bf, D62 Berlin Schlesischer Bf – Schwerin, D183 Warnemünde – Laage – Güstrow – Schwerin – Wittenberge und D184 Wittenberge – Schwerin – Güstrow – Laage – Warnemünde.

Die Höchstgeschwindigkeit betrug 80 km/h. Für die Züge waren bei Steinkohlenfeuerung 600, sonst 500 Tonnen Plan-



„Stanislaus 2" im Bw Schwerin vor der Abfahrt zum Erfurter Kongress 1949: „In jedem Betrieb ein Aktiv" verkündet die Parole auf dem Tender.

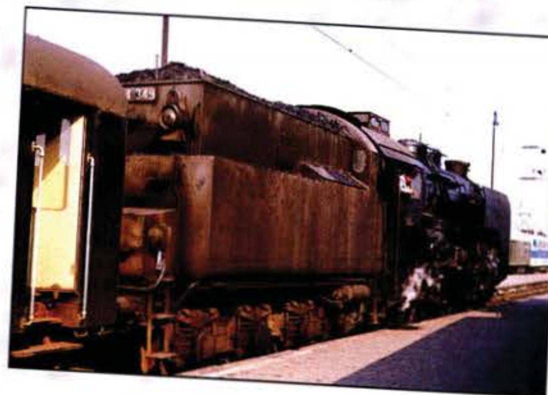


Foto: Heinrich Horstmann

424349 im September 1972 in Budapest: Eine ungarische Spezialität war die Schornsteinsaugzuganlage Bauart Ister.



Fotos: Slg. Nagel

1. April 1949, Abfahrt des Sonderzuges zum Jungaktivistenkongress in Erfurt: Die Rauchfahne der 424204 verrät Steinkohlefeuerung.

last angegeben. Bedenkt man, welche Brennstoffe seinerzeit üblicherweise zur Verfügung standen, so stellten die über 210 Kilometer, die jeweils mit den D-Zügen den Personalen und Lokomotiven ohne Restaurierung abverlangt wurden, eine außerordentliche Leistung dar. Um die schwere Arbeit zu schaffen, mussten oft zwei Heizer eingesetzt werden. Nach einem solchen Ritt ging die Kohle zur Neige, Rauchkammer und Aschkasten fassten keine Rückstände mehr, die Schlacke türmte sich nicht selten bis unter den Feuerschirm.

Die am 11. November 1947 im Befehl 193 „Lokeinsatz" geforderte Tagesleistung von 270 Kilometern war für die 424 keine Hürde, wohl aber schon bald das Namensschild: Als 424199, erster einsatzbereiter Neuzugang, gerade „Stanislaus 3" angeschraubt werden sollte, kam die Weisung, die Namen zu entfernen. Höchste Stellen hatten eine Diskriminierung des ungarischen Brudervolkes ausgemacht. Alfred Bartsch soll sich nur widerwillig gefügt haben.

Großes Aufsehen erregten die Ungarnloks republikweit durch die Bespannung von Sonderzügen. Dazu putzte man sie in Schwerin besonders heraus. Je nach Einsatzzweck reichte der Schmuck von weißen Radreifen über Girlanden und Bilder bis hin zu Losungen und Parolen. Auch bei diesen Sonderfahrten erwiesen sich die 424 als äußerst zuverlässig.

Am 17. Dezember 1948 bespannte 424 204 mit Lokführer Karl Voß und Heizer Fritz Schwarz den Sonderzug zur Wiedereröffnung der Strecke Rostock – Schwaan, die als so genanntes Jugendobjekt wiederaufgebaut worden war. Am 1. April 1949 beförderte dieselbe Lok anlässlich des Jugendaktivistenkongresses einen Sonderzug mit 110 Achsen über 360 Kilometer von Schwerin nach Erfurt und zurück. Zu Pfingsten 1949 führten 424165 und 424199 je einen Sonderzug zum dritten Parlament der FDJ nach Leipzig und zurück. Die letzten spektakulären Einsätze hatten 424165 und 424 204 zu Pfingsten 1950 anlässlich des FDJ-Deutschlandtreffens in Berlin.

Im harten Alltagseinsatz verschlissen die Loks allmählich. Durch Ausschlagen der Achslager wurden auch die Stangenlager zunehmend schadhaft. Das machte sich besonders bei der vierten, seitenverschiebbar im Rahmen gelagerten Achse mit ballig ausgeführten Kuppelzapfen bemerkbar. Das Ausgießen und die Bearbeitung der zugehörigen Stangenlager bereiteten Probleme, so dass manchmal mit ausgebauten hinteren Kuppelstangen gefahren wurde.

Schon 1949 war gerüchteweise von der geplanten Rückführung der Maschinen nach Ungarn zu hören. Sie wurden bedingt entbehrlich, als Schwerin 1950 vier 41 erhielt. Am 3. März desselben Jahres schieden die als Ersatzteilspender abgestellte 424 208 und am 15. Juli 1950 die übrigen fünf Lokomotiven aus dem DR-Bestand aus. Bemerkung im offiziellen Austragregister hinter den Nummern: „Stanislaus I - V"!

In Ungarn erfüllten die Ex-Schwerinerinnen noch lange ihren Zweck. 424198 gehörte sogar noch bis zum 5. September 1990 zum MAV-Bestand. *Heinrich Nagel/hc*

Unsere Abos:

Preisvorteil von 24%

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.



Heft 13 kommt immer mit der Januar-Ausgabe!

- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (*Heft 13* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



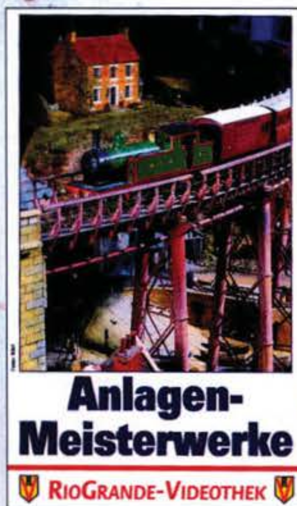
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks.
Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

07/03

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2003 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"
Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung.**
Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Sächsische Gemütlichkeit

Team Neidhardt: Schmalspur-Album Sachsen. Band I, K.Sächs. Sts.E.B. 1881–1920. Merker-Verlag (jetzt VG Bahn), Fürstenfeldbruck 2001. ISBN 3-89610-086-6, 162 S., 432 Abb.. Preis: 40 Euro.



■ MODELLEISENBAHNER-Leser wissen mehr. Das gilt gerade auch für Streckengeschichte, Fahrzeugeinsatz und Betrieb der sächsischen Schmalspurbahnen. Gleichwohl hat Teamchef Ingo Neidhardt, der sich auf die Zeit der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen beschränkte, mit dem ersten Band seines Schmalspur-Albums einen beachtlichen Start hingelegt. Dank der Mitarbeit zahlreicher ausgewiesener Kenner der Materie gelang ein sehr respektabler Beitrag zur Illustrierung einer fast vergessenen Epoche. Während der Text nicht mehr als begleitende Information sein kann und will, halten die Abbildungen, durchweg historische Postkarten, was schon der Titel verspricht: Solch Album nimmt man gern zur Hand. *hc*

● **Fazit: Bemerkenswerter Auftakt zum Schmalspurfamilien-Album**

Einschneidendes Ereignis

Udo Dittfurth, Berliner S-Bahn-Museum: August 1961. S-Bahn und Mauerbau. Verlag GVE, Berlin 2003. ISBN 3-89218-080-6, 158 Seiten, zahlreiche Sw-Fotos und Skizzen. Preis: 9,80 Euro.

● Der Mauerbau im August 1961 hatte auf das Berliner S-Bahn-Netz Auswirkungen erheblichen Ausmaßes. Dem Autor ist es gelungen, eine lesenswerte populärwissenschaftliche Abhandlung mit vielen persönlichen Erinnerungen von beiden Seiten über den Mauerbau und die Folgen für die Berliner S-Bahn zu verfassen. Sie ist faktenreich, hat ein sehr bahnfreundliches Leseformat und zeigt, dass gute Bahn-Bücher nicht zwingend dick und teuer sein müssen. Viele historische Fotos, Faksimiles und Lageskizzen sowie eine Zeittafel bieten rasche Übersicht. Nach geografischen Aspekten werden Folgen an den getrennten Strecken vorgestellt. Und obwohl das Thema hochpolitisch war und ist, wenn auch die Ursachen des Mauerbaus heute noch von ehemaligen West- und Ostberlinern unterschiedlich gesehen werden, nimmt das Buch Partei für niemanden. Das ist lobenswert, denn die langfristigen Folgen für die Berliner S-Bahn, Ausbau eines leistungsfähigen Netzes im Osten, Vernachlässigung und verstärkter U-Bahn-Bau im Westen, konnten unterschiedlicher nicht sein. *hb*



● **Fazit: Gelungene Darstellung der Ereignisse vom August 1961**



Ausserdem erschienen

Chronik-Fortsetzung

Dirk Endisch: Edition Fahrzeug-Chronik, Bd. 2. Verlag Endisch, Leonberg-Höfingen 2003. ISBN 3-936893-01-2, 96 Seiten, 53 Sw-Abbildungen, Preis: Euro 12,50.

Die DR-Reko-03, die Baureihe 84 für die Müglitztalbahn, das Sachsenquintett der Baureihe 86, der Krupp-Prototyp für die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn: Auch der Folgeband der Fahrzeug-Chronik hält das Niveau der Startausgabe. Und es dampft nicht nur. Ein Rückblick in die 60er-Jahre zeigt, dass Dieselbetrieb auf der Rübelandbahn so neu nicht ist.

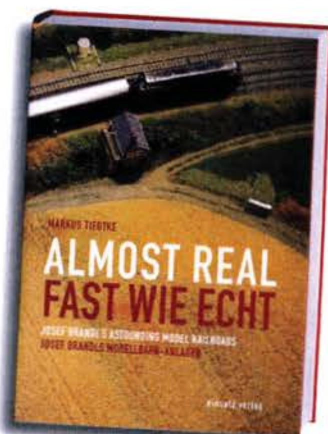
Albumserie-Fortführung

Team Neidhardt: Schmalspur-Album Sachsen. Bd. II, K.Sächs.Sts.E.B. 1881–1920: Hainsberg – Kipsdorf. Verlags-Gruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2002. ISBN 3-89610-105-6, 185 Seiten, 580 Abbildungen, Preis: Euro 45,00.

Nach dem Mügelner und Wilsdruffer Netz, Schwerpunkt des ersten Album-Bandes, folgt in ebenso sorgfältiger Aufbereitung und Zusammenstellung des mehr oder minder bekannten Bildmaterials die Illustrierung der 1882 eröffneten Strecke Hainsberg – Kipsdorf nebst informativen Begleittexten.

Meisterliche Modellbau-Einblicke

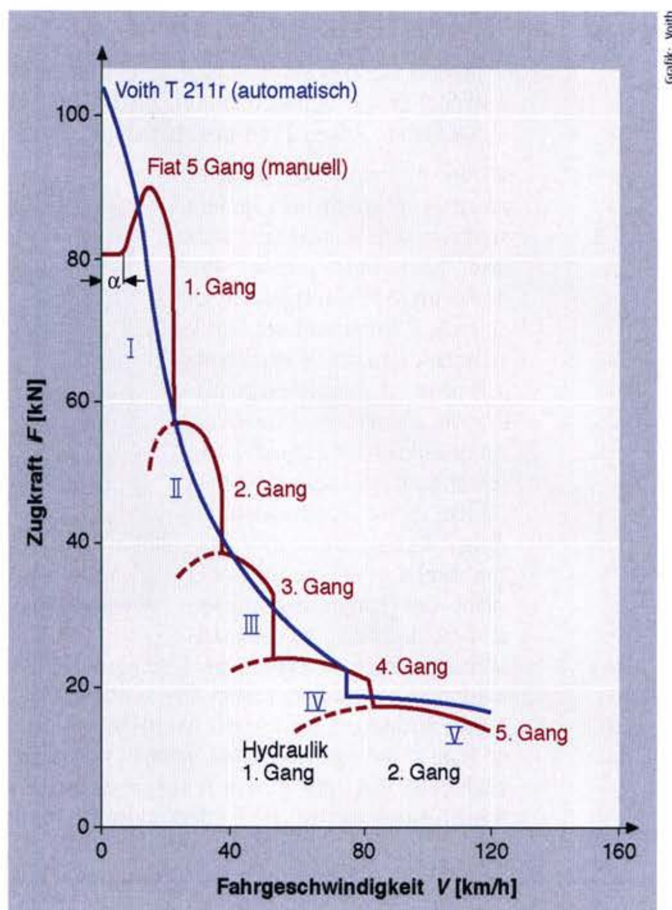
Markus Tiedtke: Fast wie echt. Josef Brandls Modellbahn-Anlagen. Einsatz-Verlag, Hamburg 2003. ISBN 3-980-8797-0-4, 208 Seiten, 7 Sw-, 216 Farbabbildungen. Preis: 39,80 Euro.



■ Den harmonischen Ausgleich zwischen Mensch und Natur, Eisenbahn und Landschaft suchte und fand Stein-Schüler Josef Brandl im Modellanlagenbau. Der gelernte Gärtner widmet sich inzwischen erfolgreich hauptberuflich dem Auftrags-Anlagenbau. Brandls stilistische Entwicklung zur unverkennbar eigenen Handschrift fand in Fotograf Markus Tiedtke einen kongenialen Begleiter. Dessen besondere Stärken liegen zunehmend in der Wahl der Kamerastandpunkte und des Lichts. So ist das großformatige Buch in exzellenter Druckqualität nicht nur Dokumentation brandlscher Fortschritte, sondern auch Beleg für des Autors Stilfindung. Dass er der Modellbahner-Schar zugleich eine Fülle an Anregungen liefert, versteht sich fast von selbst. Den englischen Text hätte man sich freilich schenken können. *hc*

● **Fazit: Empfehlenswerte Entdeckungsreise für Individualisten**





Vergleich der Zugkraftkurven zweier dreiteiliger Tw: Die blaue Kurve zeigt den fast stetigen Verlauf eines hydrodynamischen Voith-Getriebes, die rote steht für ein mechanisches Fünf-Gang-Getriebe von Fiat.

An den östlichen Ausläufern der Schwäbischen Alb liegt das Städtchen Heidenheim. Im beschaulichen Zentrum der Region bewältigen die Menschen unaufgeregt ihren Alltag. Dass hier ein Weltkonzern mit insgesamt mehr als 23000 Mitarbeitern seinen Stammsitz hat, würde man nicht sofort vermuten. Dennoch ist in Heidenheim die Zentrale des Weltmarktführers für Maschinen zur Papierherstellung, eines Schwergewichts im Turbinenbau und nicht zuletzt des bedeutendsten Herstellers von hydrodynamischen Antriebssystemen.

Die Geschichte der Voith AG geht zurück bis in den Beginn des 19. Jahrhunderts. Aus einer kleinen Schmiede entwickelt sich zunächst ein Spezialist für Maschinen zur Papierherstellung. Die industrielle Revolution spült den Familienbetrieb an die Spitze. Im letzten Drittel des ausgehenden Jahrhunderts baut man sich ein zweites Standbein auf, den Wasser-Turbinenbau. Dank des zunehmenden Bedarfs an elektrischem Strom wandelt sich die Turbine schnell vom schlichten Maschinenantrieb zum ausgefeilten Kernstück der Energiege-

Teil 1

DIE ANTREIBER

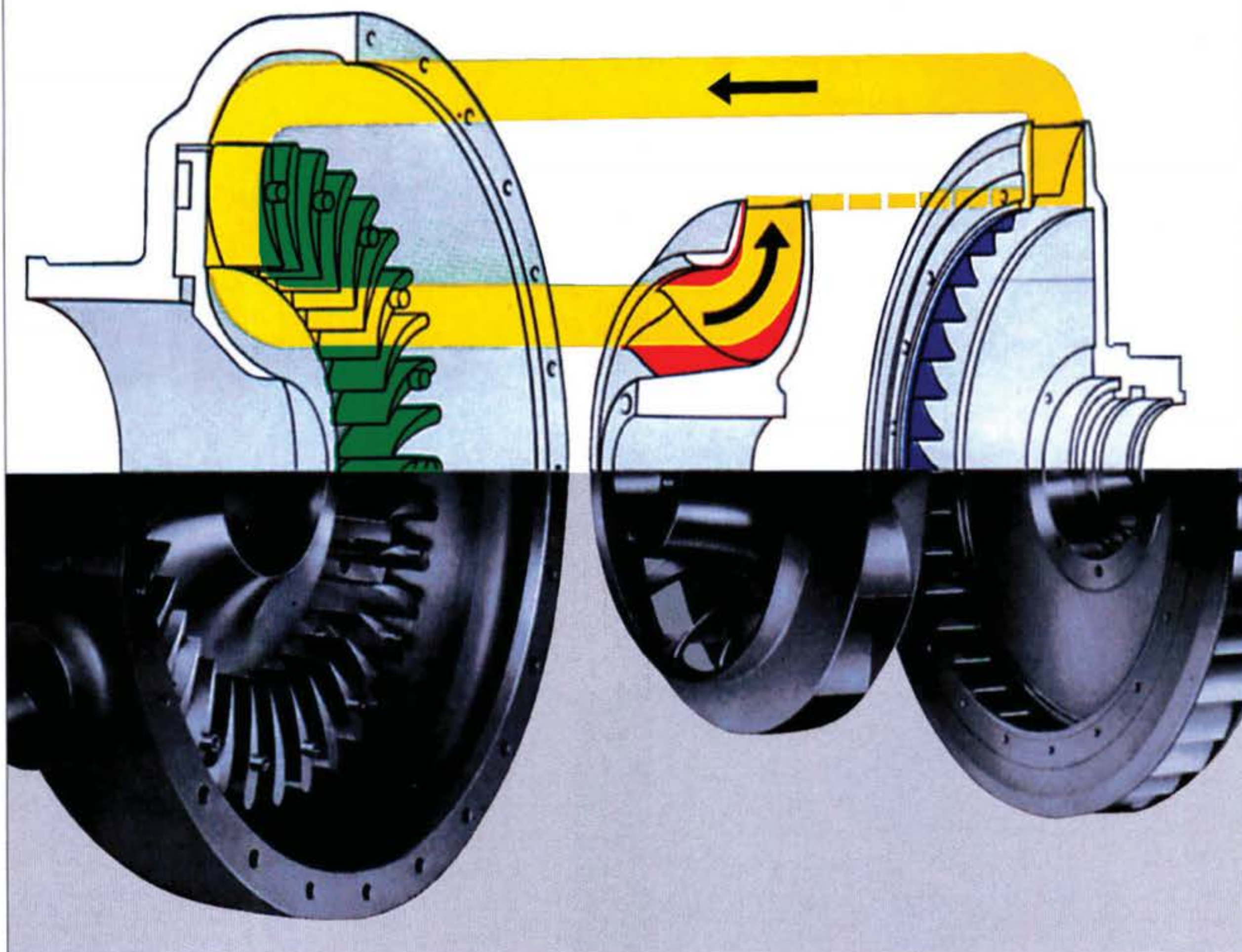
Strömungsgetriebe – die DB schwor darauf und derzeit erleben sie eine Renaissance. Die meisten baut der Marktführer aus Heidenheim: Voith.



218001 erhielt das Voith L 820 brs mit hydrodynamischer Bremse.



Im VT 11.5 wurde das L 306 rb für schnell laufende Motoren eingebaut.



Der Ölkreislauf in einem einstufigen Drehmomentwandler: Die grünen Schaufeln gehören zum feststehenden Leitrad. Das mittlere Rad (rote Schaufeln) ist das mit dem Motor verbundene Pumpenrad, das die Getriebeflüssigkeit auf kürzestem Weg in die Turbine (blau) treibt.

winnung. Die gewonnenen Erfahrungen im Turbinenbau, die Kenntnisse der Mitarbeiter in der praktischen und theoretischen Strömungsmechanik sollten wenige Jahrzehnte später den dritten Geschäftszweig eröffnen. Seit den späten 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts baut man in Heidenheim spezielle Antriebssysteme: Strömungsgetriebe. Ihre Anwendungsmöglichkeiten sind vielfältig, jedoch eines der wichtigsten Einsatzfelder ist der Antrieb von Lokomotiven und Triebwagen.

Grundproblem aller Schienenfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist, die bereitgestellte Leistung in geeigneter Weise zu übertragen. Dabei tauchen mehrere prinzipielle Probleme auf: Um den Motor zu starten, ist ein äußeres Drehmoment erforderlich, er ist nicht in der Lage, unter Last zu starten. Das Drehzahlspektrum zwischen der Leerlaufdrehzahl und einer Maximaldrehzahl ist relativ eng begrenzt. In diesem Drehzahlbereich ist das abgegebene Drehmoment vergleichsweise konstant. Weiterhin haben Verbrennungsmotoren in der Regel eine festgelegte Drehrichtung.

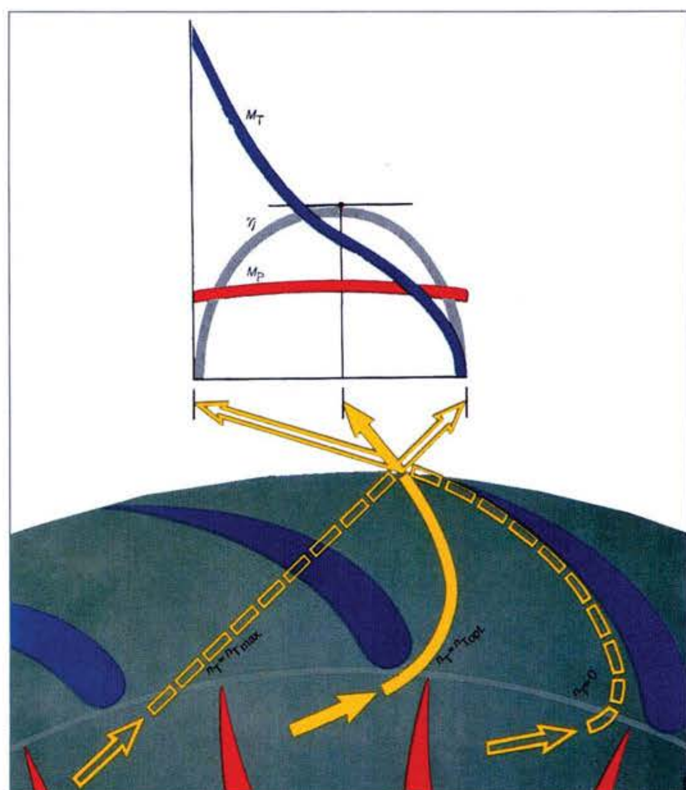
Es gibt drei grundsätzliche Lösungsansätze, die Schwierigkeiten der Leistungsübertragung zu lösen: Die erste Idee ist ein mechanisches Schaltgetriebe mit Zahnrädern. Vorteil ist ein hoher Wirkungsgrad und ein relativ einfacher Aufbau. Die größten Nachteile sind ein treppenartiger Verlauf der Zugkraft und eine Zugkraftunterbrechung beim Schaltvorgang. Außerdem sind mechanische Getriebe verschleißempfindlich. Zudem können Schaltfehler entweder den Motor abwürgen oder für ihn gefährlich hohe Drehzahlen hervorrufen. Mechanische Getriebe konnten sich bei Lokomotiven nicht durchsetzen. Für Triebwagen gibt es jedoch spezielle, meist kombinierte mechanische Getriebe.

Lokomotiven mit Dieselantrieb: Keine triviale Angelegenheit

Die weltweit verbreitetste Leistungsübertragung ist die dieselelektrische. Dabei treibt der Dieselmotor kontinuierlich einen Stromgenerator an, der elektrische Fahrmotoren speist. Der Dieselmotor und seine Steuerung sind von den Radsätzen entkoppelt. Dieselelektrische Lokomotiven sind vielmehr E-Loks, die ihr eigenes Kraftwerk mit sich führen. Darin liegt einer der Hauptnachteile: Neben dem erhöhten Gewicht und Platzbedarf der zusätzlichen Anlagenteile (Generator, Transformator, Fahrmotor) muss zusätzlich aufwendige Steuerungstechnik installiert werden. Dennoch hat sich dieses Antriebskonzept bei Diesellokomotiven mit einem Marktanteil von etwa 75 Prozent durchgesetzt.

Das übrige Viertel wird zum größten Teil von einer Technik besetzt, die auf den Ideen des 1877 in Nürnberg geborenen Elektroingenieurs Hermann Föttinger basiert. Er arbeitete Anfang des 20. Jahrhunderts als Chefkonstrukteur bei der Versuchsanstalt für Schiffsantriebe des Stettiner Vulcans. Seine Aufgabe war es, ein Getriebe zu entwickeln, das die hohe Drehzahl und das abgegebene Drehmoment von Dampfturbinen mit hohem Wirkungsgrad für die langsam laufenden Schiffsschrauben zu optimieren. Er entwickelte den Föttinger-Transformator, einen hydrodynamischen Drehmomentwandler.

Seit Urzeiten nutzt der Mensch Pumpe und Turbine. Das Wasserrad, das den Mühlstein antreibt, ist auch eine Tur- →



Drehmoment- und Strömungsverlauf für verschiedene Turbinendrehzahlen: Das maximale Turbinendrehmoment wird bei $n_T = 0$ (Anfahren) entwickelt. Die Betrachtung des Flüssigkeitsstroms zeigt es anschaulich.

bine. Die Umkehrung des Prozesses führt zur Pumpenwirkung. Föttingers geniale Idee war es, diese beiden Systeme in einem geschlossenen Kreislauf zusammenzuschließen. Er packte Turbine und Pumpe in einen abgeschlossenen, torusförmigen Körper auf engsten Raum. Durch kurze Wege vermied er Energieverluste. Ein zusätzliches Leitrad lenkt den zirkulierenden Flüssigkeitsstrom.

Ende der 20er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts griff man bei Voith Föttingers Ideen auf. Als erstes entstand 1929 eine Kupplung für ein 28000-kW-Pumpspeicherkraftwerk. Schnell erkannte man bei Voith, dass Föttingers Ideen auch die Lösung für eine brauchbare Leistungsübertragung beim Einsatz von Dieselmotoren in Schienenfahrzeugen sein könnten. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Versuche, Verbrennungsmotoren in Schienenfahrzeugen einzusetzen, nahezu erfolglos.

Während hydrostatische Antriebe auf dem Prinzip der Druckfortpflanzung beruhen, nutzt das hydrodynamische Prinzip die kinetische Energie der bewegten Flüssigkeit. Auf der Pumpenseite ist der Verbrennungsmotor (oder ein anderes Antriebsaggregat) angeflanscht. Läuft der Motor nun an, versetzt er die im Strömungsgetriebe befindliche Flüssigkeit in Bewegung. Die Rotationsenergie der Antriebswelle wird in die kinetische Energie der beschleunigten Flüssigkeit gewandelt. Flüssigkeiten kennzeichnen sich durch ihre hohe Beweglichkeit und dadurch, dass sie sich dem angebotenen Raum frei anpassen können. Das bewegte Medium wird von der Pumpe durch die Turbine getrieben, die sich umgehend zu drehen beginnt. Die kinetische Energie der Getriebeflüssigkeit steht somit an der Turbinenwelle wieder in Form von Rotationsenergie zur Verfügung.

Auf diese Weise hat man eine hydrodynamische Kupplung erhalten, deren großer Vorteil die verschleißfreie Übertragung des Pumpenmoments auf die Turbine ist. Mit dieser Kupplung ist aber noch keine Drehmomentwandlung verbunden, da bei der Kupplung das Eingangsdrehmoment der Pumpe (M_P)

Turbogetriebe: Wartungsfreundlich und verschleißarm

gleich dem Ausgangsdrehmoment der Turbine ist (M_T).

$M_P + M_T = 0$

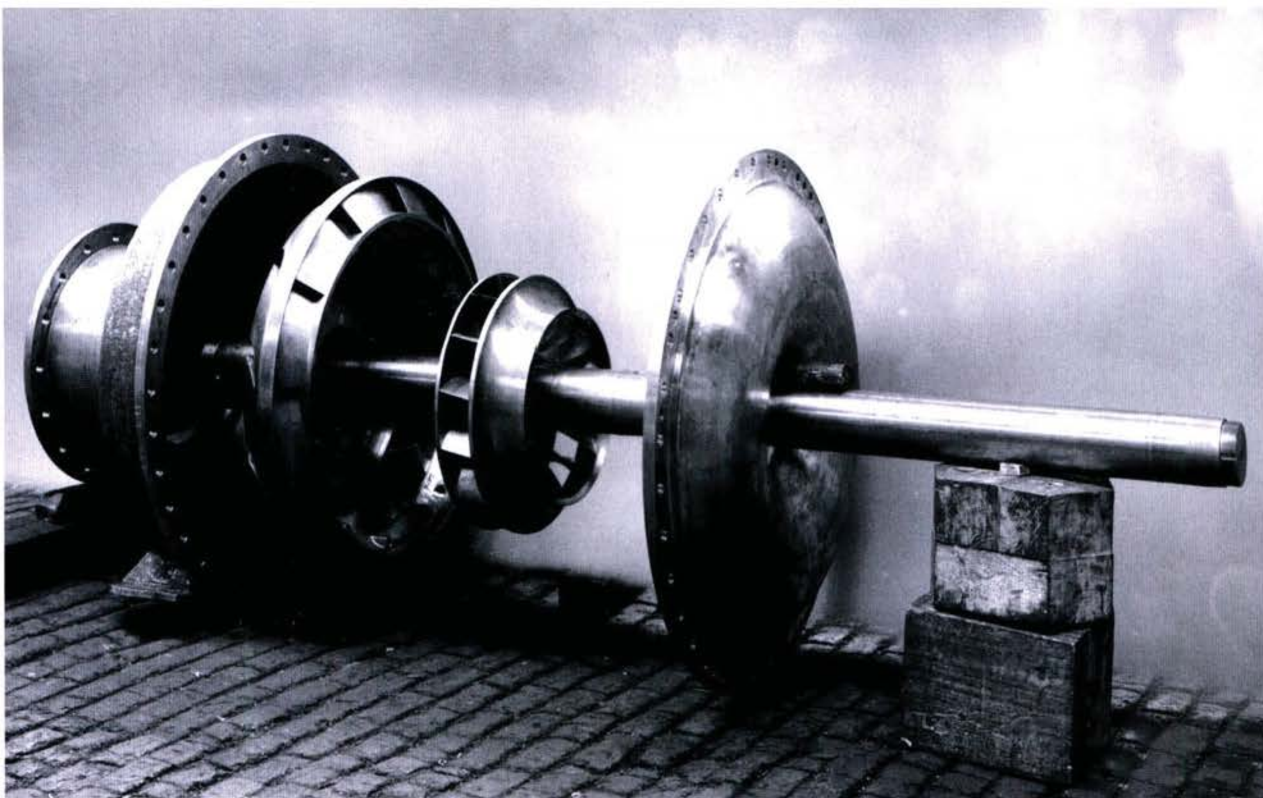
Gerade etwa beim Anfahren einer Lokomotive kommt es jedoch auf die Drehmomentwandlung an. Diese erreicht man nun, indem noch ein drittes Glied zusätzlich zu Pumpe und Turbine in den Kreislauf eingebaut wird: Das so genannte Reaktionsglied oder Leitrad. Das Leitrad ist unbeweglich und lenkt



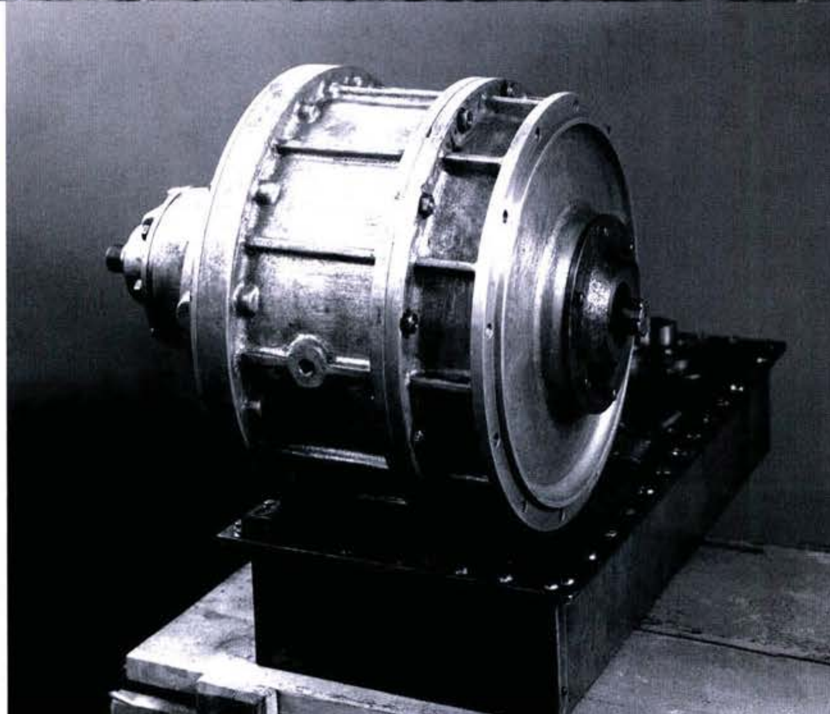
3,3 Tonnen wiegt das Voithgetriebe L/T 306 r der Baureihe V200.



Das V90-Zweiwandlergetriebe L 206 rs war ein Meilenstein für Voith.



Für die V 16 001 entstand der größte Voith-Wandler mit einem Profildurchmesser von 75 Zentimetern. Von links nach rechts auf der Sekundärwelle mit einer Länge von beinahe 2,5 Metern sind das Wandlergehäuse, das Turbinen-, das Pumpen- und das Leitrad aufgereiht.



Das erste Turbogetriebe (Wandler-Kupplung) von Voith für ein Schienenfahrzeug: Modell ABL 2,8 e1. Es diente dem Antrieb eines 60-kW-Triebwagens von Austro-Daimler-Puch. Voith lieferte sechs kostenlose Versuchsgetriebe, die die in sie gestellten Erwartungen im Betrieb erfüllten.

Fotos (2): Voith

den Flüssigkeitsstrom um. Es gilt wieder:

$$\sum M = 0$$

$$M_P + M_T + M_L = 0$$

Aus dieser Gleichung folgt, dass Pumpen- und Turbinenmoment voneinnander verschieden sein können. Der Drehmomentwandler ist fertig.

Kombiniert man schließlich noch eine Pumpe mit einer feststehenden Turbine, erhält man als Sonderform die hydrodynamische Bremse, den sogenannten Retarder. Die Strömungsenergie wird im feststehenden Teil in Form von Wärmeenergie vernichtet.

Ein modernes Strömungsgetriebe besteht nun aus der geeigneten Kombination der Elemente Kupplung, Wandler und eventuell Retarder. Zum Anfahren einer Lokomotive wird ein Wandler benötigt. Bei höheren Geschwindigkeiten arbeitet häufig nur eine Kupplung. Voith-Getriebe bestehen meist aus zwei oder drei Elementen. Die Steuerung eines solchen Turbogetriebes verläuft automatisch, indem die einzelnen Bauteile befüllt oder entleert werden. Auch Kombinationen mit mechanischen Getrieben sind möglich. Sie kommen häufig in Triebwagen zum Einsatz. In Rangierloks werden seit den 60er-Jahren meist spezielle Turbowendegetriebe eingebaut.

Hohe Anforderungen werden an die Betriebsflüssigkeiten gestellt. Sie dienen nicht nur der Leistungsübertragung. Meist müssen sie zusätzlich Schmierfunktionen übernehmen, Wärme abführen können und dürfen über einen bestimmten Temperaturbereich ihre wichtigsten Eigenschaften wie Dichte und Viskosität nicht ändern. Auch die Alterungsbeständigkeit ist ein wichtiges Merkmal, da Turbogetriebe wartungsarm sein sollen und ein Wechsel der Getriebeflüssigkeit nur selten vorgenommen werden soll.

Nach den Boom-Jahren zwischen 1950 und 1970, als in Heidenheim die Turbogetriebe-Produktion auf Hochtouren lief, gab es einen deutlichen Rückgang. Der verstärkte Triebwagenbau der letzten zehn Jahre hat das Geschäft jedoch wieder deutlich belebt. Und auch der Neubau von Dieselloks nimmt wieder zu. Dabei werden auch ganz neue Leistungklassen im Turbogetriebebau angestrebt.

Der zweite Teil erscheint in der Oktober-Ausgabe. *Stefan Alkofer*

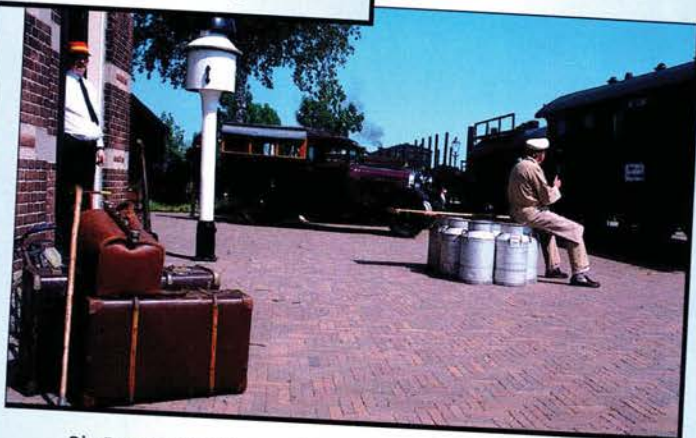


Vor 35 Jahren fanden sich im Norden der Niederlande ein paar Eisenbahnenthusiasten, die seitdem Bemerkenswertes vollbrachten.

NOORD-HOLLANDS Museumspioniere



Himmelfahrt 2003: Die gute alte Zeit lebt noch einmal für einen Tag auf.



Die Freunde der Museumsbahn Hoorn – Medemblik haben bei ihrem Folkloretag am 29. Mai 2003 kein Detail vergessen.

Himmelfahrt 1968: Zwei kleine Dampflokomotiven machen sich in Hoorn (Provinz Noord-Holland) auf den Weg in das 20 Kilometer entfernte Medemblik. In drei überschweren Vorkriegswagen befinden sich etwa 150 Eisenbahnfreunde, die Zeugen der Geburt einer Museumsdampfkleinbahn werden. Himmelfahrt 2003: Insgesamt 17 Dampfzüge verkehren hinter fünf verschiedenen Dampflokomotiven auf der gut unterhaltenen regelspurigen Strecke Hoorn – Medemblik, die inzwischen im Eigentum der Museumsdampfkleinbahn ist. Auf den Führerständen, im Zugbegleitdienst, auf den Bahnhöfen und Stellwerken arbeitet eigenes Personal. Die schweren Wagen sind typischen Kleinbahn- und Dampfstraßenbahnwagen gewichen, unter denen sich manches Schmuckstück befindet. Etwa 2000 Reisende werden an diesem Tag gezählt.

• *Am Anfang war die Lok*

Begonnen hatte alles mit der freundlichen Geste der Zuckerfabrik in Roosendaal, die ihre bis 1964 im Werksverschub eingesetzte Original-Kastenlok 18 der ehemaligen Gooische Stoomtram der „Tramweg-Stichting" anbot. Diese Stiftung ließ sie 1967 in der Hauptwerkstätte Tilburg der Niederländischen Eisenbahnen (NS) betriebsfähig herrichten, da sich die Möglichkeit zu Sonder-



fahrten in der Nähe von Delft ergab. Weil die Tramlok nur 90 PS stark war, kaufte man noch eine zweite Maschine: Die betriebsfähige Rangierlok 30 der Rotterdamer Gaswerke.

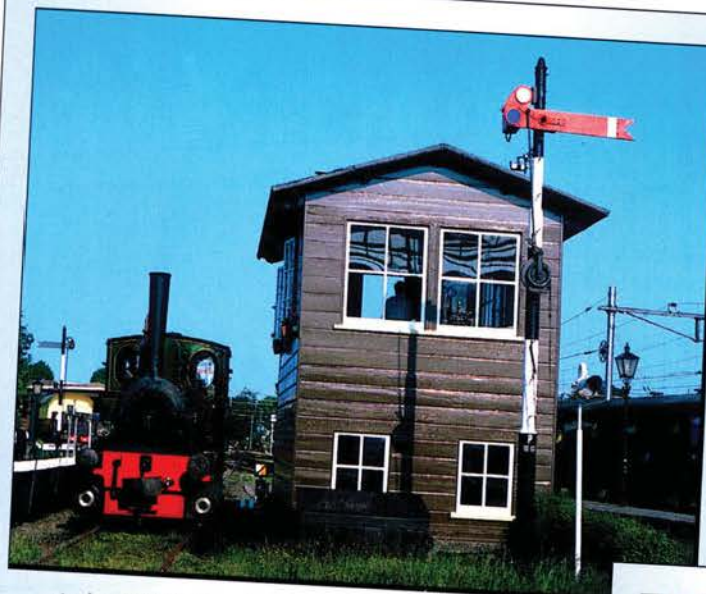
• *Eine Museumsbahn entsteht*

Nach den Sonderfahrten bei Delft wurden die beiden Loks im ehemaligen Triebwagenschuppen in Hoorn abgestellt. Die angehenden Museumsbahner liebäugelten aber bereits mit der Übernahme der Nebenbahnstrecke Hoorn – Medemblik, die nur noch von einem werktäglichen Nahgüterzug befahren wurde. Der Betrieb war defizitär und die landschaftlich reizvolle Strecke stand auf der Abschussliste. Inzwischen hatte sich um die beiden Loks eine Gruppe von Stiftungsmitgliedern gebildet, die Sonderfahrten vorbereitete und den Schuppen in ein funktionsfähiges Bw umwandelte. Passendes Wagenmaterial fehlte jedoch, so dass die kleinen Loks sich vor D-Zugwagen oder ehemaligen Triebzugzwischenwagen abmühen mussten. 1969 konnten von der Staatsbahn zwei Personenwagen mit offenen Bühnen erworben werden – Anfang einer stetigen Erweiterung des Personenwagenparks.

• *Personalwechsel*

Als die NS 1970 ein neues, stark verdichtetes Fahrplankonzept einführte, ergaben sich für die Dampfzugfahrten große Personalengpässe. Es wurde eine Regelung eingeführt, nach der die Aufgaben der Lokführer und des Zugbegleitpersonals geprüfte Stiftungsmitglieder wahrnehmen durften. Die NS war nach kurzer Zeit von den Leistungen der Hobbyeisenbahner überzeugt und übertrug den verbliebenen Güterverkehr auf der Strecke nach Medemblik der Stiftung.

Fotos: Mielke



Authentizität ist inzwischen ein wichtiges Vereinsziel.

• *Wachsende Dampfflotte*

Mit steigender Zahl der Dampfzugfahrten reichten zwei betriebsfähige Dampflokomotiven nicht mehr aus. Die Flotte erhielt 1970 Verstärkung in Form der Bt-Lok 23 der Westlandsche Stoomtram-Maatschappij, ein Geschenk der Zuckerfabrik in Zevenbergen; die Lok mußte für den Einsatz im Museumsdienst aber noch streckentauglich gemacht werden. 1972 erschien in Hoorn der erste Dreikuppler in Gestalt der Lok 5, die von den Stickstoffwerken in Sluiskil gekauft wurde. Aus dem deutschen Stürzelberg kehrte ein niederländisches Kleinod in seine Heimat zurück: Lok 26 der Limburgsche Stoomtramweg-Maat- →



Alte Schätze pflegen die Museumsbahner mit viel Liebe.

schappij. Um der wieder mit Mittelpuffern ausgerüsteten Kastenlok 18 einen stilgerechten Anhang zu geben, arbeitete eine Gruppe den einzigen Original-Dampfstraßenbahnwagen auf, über den die Stiftung damals verfügte. Zusätzlich wurden noch einige Anhänger elektrischer Bahnen umgebaut. Damit bei Ausfall der Lok 18 die Dampfstraßenbahnwagen mit ihren Mittelpuffern auch hinter anderen Loks eingesetzt werden konnten, wurde ein Original-Kuppelwagen der NTM (Friesland) restauriert. 1972 erfolgte die offizielle Eröffnung der Museumsbahn durch den Prinzen Bernhard, Schirmherr einer nach ihm benannten Stiftung, die viele Projekte der Museumsbahn finanziell unterstützte.


Am Himmelfahrtstag fuhren verschiedenste Züge, darunter Reise- und Güterzüge, aber auch GmP.


Bunt wie die Kleidung ist das Angebot des Bauchladens.

• *GmbH*

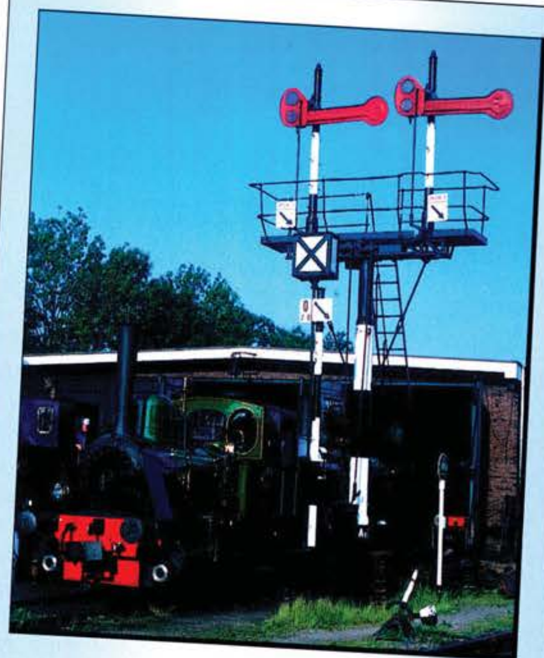
Was sich zwischen Hoorn und Medemblik explosionsartig entwickelte, sprengte den Rahmen des Hobbys und die Gründung einer Betriebsgesellschaft war überfällig. 1973 wurde daher die Betriebsgesellschaft Stoomtram Hoorn-Medemblik mbH gegründet. Damit Kontinuität gewährleistet war, teilten sich ehrenamtliche Mitarbeiter die Arbeit fortan mit bezahlten Arbeitskräften. Zum Schutz vor einem eventuellen Konkurs wurde eine neue Stiftung Eigentümer der historischen Fahrzeuge. Das gute Verhältnis zur NS führte dazu, dass Fahrzeuge der Museumsbahn häufig auch in anderen Teilen des Landes zu sehen waren. Ein klares Konzept zum Aufbau eines lebendigen Kleinbahnmuseums lag jedoch noch nicht vor. Das Hauptinteresse lag lange Zeit nur bei den Dampflokomotiven. Die Leistungen der Werkstätte Hoorn waren aber nicht gering: Kesselerneuerungen und Hauptuntersuchungen erfolgten dort in dichter Folge.

Ein Kleinbahnmuseum als Erlebnispark

• *Schiffsanschluss*

Die Vorreiterarbeit der Stoomtram hatte inzwischen einigen anderen Vereinen in den Niederlanden den Weg geebnet, weitere Museumsbahnen zu verwirklichen. Aus Konkurrenzgründen war es für die Stoomtram an der Zeit, neue Wege einzuschlagen. Zur Steigerung der Attraktivität wurde 1975 ein Schiffsverkehr zwischen den Hafenstädten Medemblik und Enkhuizen eingerichtet. Das Historische Dreieck war entstanden, wobei die Verbindung zwischen Enkhuizen und Hoorn per Staatsbahn erfolgte. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich in Richtung 100000 jährlich und deshalb wurden 1978 vier weitere Dampfloks beschafft: Bt 16 der Georgsmarienhütte, das Lokomotivdenkmal Ct NS 7742, der Bt-Winzling 2 der Neuehoffnungshütte in Sinn und Ct-Lok 6 der EBV-Grube Anna in Alsdorf. Keine dieser Loks war betriebsfähig und es dauerte bei Lok 16 und 7742 noch Jahre, ehe sie fuhren; die anderen Loks blieben abgestellt. In den Jahren 1984/1985 kaufte die Stoomtram in der Schweiz vier Drehgestellwagen der Seetalbahn sowie einen Speisewagen. Der Fahrbetrieb hatte aber immer noch nur wenig mit einer authentischen Dampfkleinbahn zu tun. Bis zu 15 Wagen lange Züge wurden von den kleinen Dampflokomotiven geschleppt.

Foto: Korthof


Vorbildlich gepflegte Fahrzeuge und Anlagen: In 35 Jahren hat man in Noord-Holland viel erreicht.

Fotos (3): Mielke

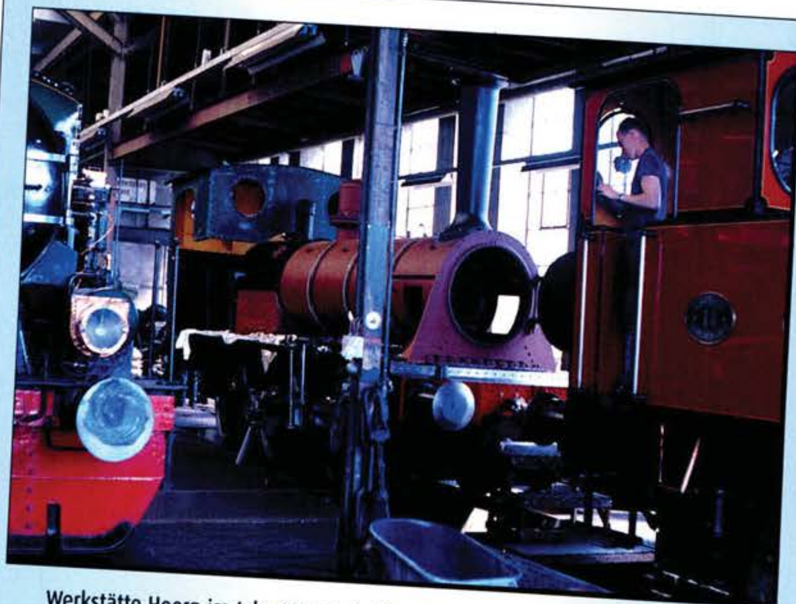

Werkstätte Hoorn im Jahr 1984: Lok 7742 erhält gerade einen neuen Kessel.

Foto: Korthof

Referenzjahr 1926

Nach der Indienststellung der schmucken Lok NS 7742 im Sommer 1985 wurde schmerzlich bewußt, dass man von der letzten normalspurigen Dampftram „Bello“, die bis 1955 die Strecke Alkmaar – Bergen aan Zee befuhr, nur die Lok, aber nicht das Wagenmaterial restauriert hatte. Unter dem Motto „gib Bello ihren Zug“ wurde ein Programm gestartet, das Versäumte nachzuholen. 1986 nahm die Stoomtram in Hoorn ein neues Bahnhofsgebäude in Betrieb, das direkt dem Staatsbahnhof gegenüber errichtet wurde; zusätzlich wurde ein aus Kesteren überführtes, historisches Stellwerk mit angeschlossenen Formsignalen wiederaufgebaut. Das 100-jährige Streckenjubiläum im Jahre 1987 sorgte dafür, dass diese einzige komplett museal erhaltene Lokalbahn in den Mittelpunkt des Interesses rückte. Das Ergebnis war der Beschluss, möglichst viele der noch vorhandenen Bahnhofsgebäude zu erwerben und zu restaurieren. 1992 wurde ein durchdachter Plan zum systematischen Aufbau eines lebendigen Dampfkleinbahnmuseums entworfen. Als Referenzjahr wurde 1926 gewählt, weil die niederländischen Dampfkleinbahnen damals ihre Blütezeit erlebten. In hohem Tempo wurden mehrere inzwischen erworbene Bahnhofsgebäude mit finanzieller Unterstützung der EU von arbeitslosen Bauarbeitern restauriert. Jedes Gebäude erhielt neben einem Betriebsteil auch eine Wohnfunktion, damit die künftigen Unterhaltungskosten aus der Miete bestritten werden konnten. In der Werkstätte wurden Kapazitäten freigemacht zur Restaurierung von weiteren historischen Kleinbahnwagen, gleichzeitig startete eine intensive Suchaktion nach alten Wagenkästen. Weil die Museumsbahn auch den Güterverkehr darstellen will, wurden in verstärktem Maße auch Güterwagen restauriert. Damit die Fahrzeuge unter einem Dach abgestellt werden konnten, entstand auf dem Bahnhofsgelände in Hoorn ein zweigleisiger, 100 Meter langer Schuppen.

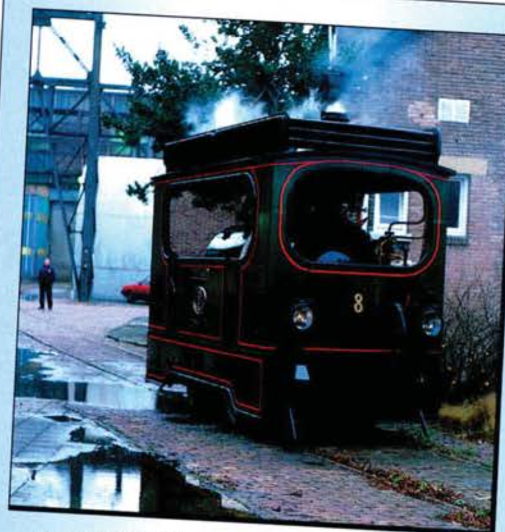
Eigener Herr

Der Einstieg ins neue Jahrtausend war für die Museumskleinbahn mit einem Eigentumswechsel der Strecke Hoorn – Medemblik verbunden; seitdem findet die Unterhaltung in eigener Regie statt. Auch sorgten die Museumsbahner dafür, dass die mit der Zeit abgebauten Gütergleise in Twisk und Opperdoes wieder verlegt wurden. In einem Obergeschoss des Hoorner Lokschuppens entstand das Dampfkleinbahn-Dokumentationszentrum.

Zukunft

In den kommenden Jahren sollen Mittelpufferwagen in verstärktem Maße restauriert werden, damit das langjährige Provisorium ausländischer Lokalbahnwagen ein Ende hat. 2004 wird die Kastenlok HTM 8 Ooievaar als siebte Dampflok in Betrieb genommen. Lang ersehnt ist die Fertigstellung des DWK-Triebwagens WSM 40, dessen Wagenkasten bei MaK in Kiel überholt wurde. In Sachen Infrastruktur gibt es vor allem in Medemblik noch genug zu tun: Restauration des Empfangsgebäudes, Installation einer ortsfesten Speisewasserversorgung (bislang per Kesselwagen) und Bau eines neuen Schiffsanlegers, direkt neben dem Bahnhof. Neu sind Partnerschaften mit europäischen Museumsbahnen; mit der englischen Bluebell Railway wurde 2002 ein „twinning arrangement“ abgeschlossen, ein deutscher Partner soll demnächst folgen. Ob alle Pläne verwirklicht werden können, hängt auch vom Gelingen eines Generationswechsels ab; die jungen Aktiven von 1968 gehen allmählich in den Ruhestand.

Rein Korthof/al



Kastenlok 8 steht am 18. Dezember 1987 unter Dampf in der Maschinenfabrik Breda.

Foto: Korthof



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

http://siskiyou.railfan.net/

Southern Pacific at its best

Wer nach US-Vorbild baut, benötigt gute Informationen und viele Bilder. Auf dieser Homepage findet man beides.



● Es gibt in Europa wie in den USA viele Modellbahner, die mehr oder weniger nach Vorbild bauen. Joe Fugate und sein Team suchten sich ihr Original bei der Southern Pacific (SP), genauer gesagt die Siskiyou Line in der Grenzregion zwischen Nord-Kalifornien und Oregon. Der Surfer findet auf der Seite die Streckenkarte abgedruckt. Wie genau Joe Fugate die Landschaft umgesetzt hat, beweisen sehr gute Fotos von Vorbild und Modell. Doch damit nicht genug, sogar Bilder vom Bau der Anlage sind jeweils mit sehr informativem englischen Text enthalten. Damit der Modellbahner seine Züge nicht sinnlos kreisen lässt, erhält er die Operating Rules der SP, Fahrpläne und Beispiele für Wagenkarten. Eine nahezu komplette Liste der auf der Siskiyou Line in den frühen 80er-Jahren eingesetzten Lokomotiven steht zur Verfügung. Diese brillante Homepage über Vorbild und Modell macht Appetit auf die Nachbildung der Heimat der Bloody Noses genannten SP-Loks.

http://wald.heim.at/redwood/511034/

Junge RhB

Thomas Kestenholz hat sich der Rhätischen Bahn (RhB) im Jahr 1913 verschrieben.

● Mit viel Liebe zum Detail baut Thomas Kestenholz die Rhätische Bahn (RhB) zu Dampfzeiten. In Modulbauweise entsteht eine H0m-Anlage, die sich in einem Zehn-Quadratmeter-Dachzimmer an der Wand entlangwindet. Da die wenigen Hersteller für die Spur H0m überwiegend Fahrzeuge aus der elektrischen Zeit der RhB liefern, muss sich Kestenholz mit viel Eigenbau über Wasser halten. Von Ferro-Suisse, aber auch aus der Bemo-Metall-Collection sind zwar markante RhB-Dampfloks erhältlich, jedoch schon bei den Wagen ist das Angebot sehr beschränkt. So entstanden viele Wagen als Eigenkonstruktionen oder Umbauten. Und wenn eingefleischte Bastler schon beim Arbeiten sind, dann entstehen auch noch Holzhäuser und Bäume. Der Internetauftritt von Kestenholz gefällt durch seine klare Präsentation und die guten Modellbilder.

www.bahn2003.de/

Rund um Nidderau und anderswo

Auf seiner Homepage hat Oliver Peist unzählige Eisenbahnfotos in guter Qualität zusammengetragen.

● Die meisten Eisenbahnfotografen knipsen rund um ihren Heimatort. Das ist günstiger als, jedes Wochenende viele Kilometer mit dem Auto durch die Lande zu fahren. Glück hat derjenige, der etwa in Nidderau wohnt, nordöstlich von Frankfurt, einem der deutschen Eisenbahn-Drehkreuze. In dieser Region kommt so ziemlich alles vorbei, was auf Schienen verkehrt. Und wenn man dann wie Oliver Peist seit ungefähr 20 Jahren intensiv das Schienenleben dokumentiert, dann kann man irgendwann auch das ein oder andere Bild auf eine Homepage bannen. Peist stellt seine Bilder zumeist in Galerien zusammen, die einen bestimmten Zeitraum überstreichen. Er hat aber auch zahlreiche Baureihen- und Streckenporträts auf seiner Homepage zusammengestellt. Ein netter Service für Eisenbahnfotografen, die in sein Fotorevier kommen, ist die Auflistung seiner liebsten Fotostandorte.

www.hundertwasserbahnhof.de

Kunst im Bahnhof

Zwischen Hannover und Hamburg liegt der Bahnhof Uelzen, der sich seit November 2000 im Hundertwasser-Design präsentiert und den man online besuchen kann.

● Die Arbeiten des österreichischen Architekten und Künstlers Friedensreich Hundertwasser (†2000) kennzeichnen sich durch Verwendung unkonventioneller Strukturen und Farbmuster, was seine Werke nahezu unverwechselbar macht. Sein Haus in Wien ist weltberühmt, in Deutschland gelangte zum Beispiel die Umgestaltung einer vormaligen DDR-Schule in Lutherstadt Wittenberg zu einigem Ruhm. Als Mitte der 90er-Jahre eine Rekonstruktion des Bahnhofes Uelzen akut wurde, kam man auf die Idee, dieses Ensemble im Rahmen der Expo 2000 mit einer ganz eigenen Note zu versehen. Es wurde nicht einfach ein rekonstruierter Bahnhof, sondern ein richtiger Farbtupfer. Das Areal lädt in all seiner Farbenfreude und Formenvielfalt auch online zu einem Rundgang ein. Originell ist die Idee, dass man digitale Postkarten verschicken kann; die Anleitung ist einfach. Anfahrtmöglichkeiten sind mit Bahn und Straße angegeben. Besonderer Service: Man kann online eine Führung buchen. Auf diesem Bahnhof macht Umsteigen Spaß, von der Homepage löst man sich nicht so schnell. Allerdings würde eine Aktualisierung sicher guttun.



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Alternative Lösung

Betrifft: Basteltipp „Schiebung erlaubt", Heft 7/2003

Vielen Dank für den Bericht über ältere Märklin-Rangierloks. Ich habe dasselbe Problem anders gelöst: 1. Gang zum Märklin-Fachhändler; 2. bestellte Ersatzteil 280550 Prallplatte; 3. wartete einige Tage wegen der Lieferzeit; 4. dann Einbau in einer Minute erledigt.

Jürgen Lutz Freuschle, 24107 Kiel

● Zahnrad-Pause

Betrifft: „Abts Spuren", Heft 5/2003

Gerade bin ich von einer Eisenbahnrundreise aus Griechenland zurückgekommen. Dabei musste ich frustriert feststellen, dass die Zahnradstrecke zwischen Diakofto und Kalavrita seit dem 19. Mai 2003 für zirka ein Jahr für Erneuerungsarbeiten geschlossen ist. Es gibt ja in Griechenland noch eine Menge interessanter Eisenbahnstrecken, die zu besuchen sich lohnt. Wobei man beachten sollte, dass die OSE derzeit Neubau- und Ausbaustrecken baut, und damit etliche interessante Streckenabschnitte entfallen.

Jens Hilbich, E-Mail

● Trauriger Anlass

Betrifft: „Neptun, Karlex, Vindobona", Heft 6/2003

Als Vater des Modells VT 18.16 von Kato (siehe MEB 1/2000), langjähriger Lokführer und Eisenbahner der DR bin ich über Ihren Artikel sehr erfreut – nicht aber über den traurigen Anlass dazu. Schon auf der Titelseite sticht die richtige Darstellung mit Fernsehturm und DDR-Fahne ins Auge. Der VT 18.16 war zwar nicht der „TEE des Ostens", sondern besonders unser VT 18.16! Kleiner Lapsus, sei verziehen. Die sehr ausführliche und sehr gut ermittelte Darstellung der Kurzgeschichte dieser berühmten Triebwagen ist eigentlich eine erneute Beschämung der jetzigen Haltung der DB AG-Führung zu historischen Fahrzeugen aus dem Bestand der DR. Ist dies eine politische Entscheidung gegen unsere Geschichte auch der DR? Wir werden alles versuchen, um diesen Zug wieder für all seine Freunde und Verehrer in den Verkehr zu bringen! Dafür sind wir für jede Hilfe dankbar. Siehe: www.vt1816.de. Mit diesem Beitrag beginnt der MODELLEISENBAHNER, seine alte Qualität aus Zeiten der DDR wiederzugewinnen. Besten Dank dafür!

Hartmut Lentz, 10247 Berlin

● Links im Westen

Betrifft: Internet „Links vom Ammersee", Heft 6/2003

Ganz schön verwirrend, dass jetzt links vom Ammersee das Ostufer ist. Am Ostufer liegt Herrsching und von da aus gibt es die S-Bahn-Strecke nach München, aber am gesamten Ostufer findet man keine weitere Bahnlinie, mit der man diesen Uferbereich erkunden könnte. Ihre Redaktion muss wahrscheinlich noch mal lernen, was jeder Schüler beim Umgang mit dem Atlas lernt: Links ist Westen, rechts ist Osten. Also am Westufer, das ist links des Sees, verläuft die wuderschöne Ammerseebahn.

Ludger Alofs, E-Mail

● Tank-Station

Betrifft: „Aufgetankt", Heft 5/2003

Dass im Bw Bebra keine stationäre Tankanlage gewesen sein soll und dafür die fahrbare Tankanlage bereit stand, ist nicht zutreffend. Aufgrund der im Bw Bebra stationierten Schnellzug- und Güterzugdampfloks konnte darauf überhaupt nicht verzichtet werden. Notwendig war die fahrbare Anlage wegen der langen Schnellzugläufe Hamburg – Treuchtlingen, um ein rasches Tanken während des Haltes zu ermöglichen.

Axel Polnik, 95445 Bayreuth

● Bahnhof Jocketa

Betrifft: „Neptun, Karlex, Vindobona", Heft 6/2003

In Ihrem Bericht über die Schnelltriebwagen sind zwei Fehler zu bemängeln. Im Bild auf Seite 18 durchfährt der 175 005/006 nicht den Haltepunkt Jocketa, sondern den Bahnhof Jocketa, gut zu erkennen am Ausfahrsignal am Bahnsteig 2. Desweiteren durchfährt der „Karlex" auf Seite 20 nicht die Ortschaft Jössnitz, sondern Jocketa. Ansonsten ist es aber ein sehr interessanter Beitrag gewesen.

Mario Branse, E-Mail

● Rangier-E-Loks in TT

Betrifft: Bahnpost „Offene TT-Wünsche", Heft 6/2003

Den Wunsch nach einer E-Rangierlok (zum Beispiel E 63 für DB und DR) in TT unterstütze ich sehr!

Klaus D. Aurada, 17509 Lubmin

● Lawrence-Legende

Betrifft: „Pilger-Reise", Heft 6/2003

Der Beitrag über die Hedjaz-Bahn war für mich auch wegen der vorzüglichen Bilder das Highlight des Juni-Heftes. Gestatten Sie jenseits aller Besserwisserei noch zwei Anmerkungen. Entgegen der Legende gelang es Lawrence von Arabien mit seinen Sprengstoffanschlägen nicht, der Hedjaz-Bahn einen wirklich tödichen Schlag zu versetzen. Nach jeder Attacke konnten osmanische Truppen die zerstörten Abschnitte – oft wenige Meter – relativ schnell wieder instandsetzen. Noch bis 1924 fuhren sporadisch Pilgerzüge auf der gesamten Strecke, bis kurioserweise schwere Regenfälle in der Wüste zur endgültigen Einstellung des südlichen Abschnitts führten.

Benno Bickel, 86529 Schrobenhausen

● Musealer Zustand

Betrifft: „Neptun, Karlex, Vindobona", Heft 6/2003

Sie berichten auf Seite 23 auch über den Verbleib der VT 18.16. Ich zeige Ihnen, wie die VT 18.16 im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf wirklich abgestellt sind und wie sie aussehen.

Lutz Henschel, E-Mail

Foto: L. Henschel



Macht keinen guten Eindruck: In Chemnitz-Hilbersdorf abgestellter ehemaliger Paradezug der DDR.

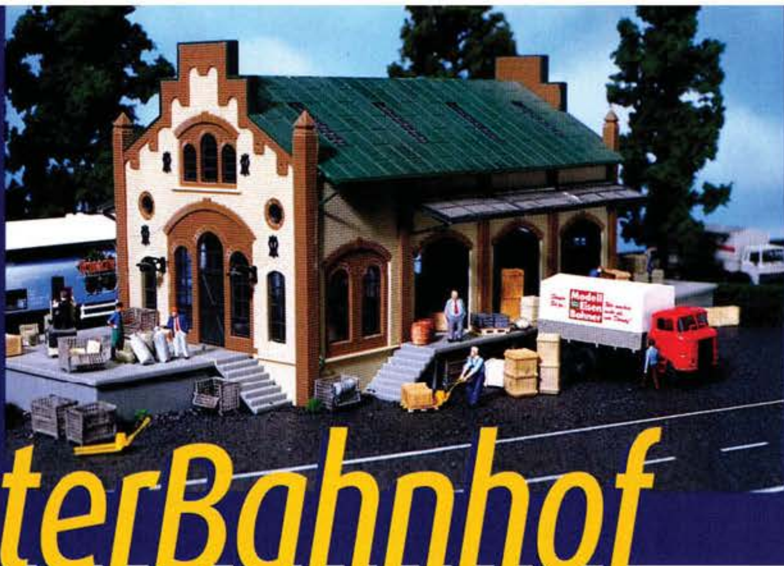
● Einstellung erst 1977

Betrifft: Fragezeichen, Heft 6/2003

Auf einen ins Fragezeichen eingeschlichenen Fehler möchte ich Sie kurz aufmerksam machen. Sie schrieben, dass die Lockwitztalbahn 1976 eingestellt wurde. Dem ist nicht so. Diese Bahn wurde erst am 18. Dezember 1977 eingestellt. Um 8.57 Uhr fuhr die letzte Bahn von Kreischa nach Niedersedlitz und zurück.

Ingo Machner, 01640 Coswig

Verkaufen Suchen Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Vorlagen Lok-BD-BW-Schilder DRG-DB-DR z. PC-Scannen (F. Spur I - Z) 12 DIN-A4-Seiten 10,- Euro. (Bitte keine Briefmarken). Kurt Wagner, Schulstr. 17, 95173 Schoenwald, Tel. (09287) 50113



MODELL EISENBAHNEN EULER
Inh. Käthe Euler

Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahndigitaltechnik, Modellhäuser und Dampfmaschinen

Fragen Sie nach unseren ständig wechselnden Sonderangeboten!
Grabenstraße 2 • 45479 Mülheim a. d. Ruhr
Telefon (02 08) 42 35 63 • Telefax (02 08) 41 14 07
modellbahneuler@aol.com

Computergestütze Gleisplanung Rainer Dold, Hartenricht 2, 92546 Schmidgaden oder www.rainerdold.de

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

www.modellbahnwelt.com **G**

Modellbau Manderscheid
Tel.: 03 50 52-6 18 34
www.manderscheid-modellbau.de
Autos, Baumaschinen u. Zubehör für HO, 0, I, II

www.eisenbahn-pin.de Anstecknadeln, Krawattenklammern, Schlüsselanhänger **G**

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-H0-S-0, Loks und Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

Loks: Lima 2067, Roco E104, Piko BR 56. Wenig gelaufen. Für Anlagenbetrieb oder Sammler. Alle Loks fast neu. Kirchstr. 9, 37133 Friedland. Tel. (05504) 1526

Verkaufe: Diverse Loks und Wagen (inkl. kompl. TEE) mit Zubehör (Viadukte, Bahnhöfe, 60-er Jahre) an Selbstabholer. Preis VS. Spur N. Tel. (05381) 2562 Seeses/Harz

www.eisenbahn-emaille.de Signale für die Gartenbahn und Schilder fürs Hobby. **G**

Verkaufe LGB: U.a. 21151, 21261, 20761, 22801, 21181, 23191, diverse Wagen, Signale und Digital-Startset. Manfred Engel, Friedhofsweg 2, 19370 Parchim, Tel. (03871) 217085

Verkaufe Bier- / Werbetrucks OVP! 50 Stck. für 75,- Euro u. 100 Stck. für 135,- Euro. Jew. zzgl. Porto. Gute Mischung! Tel. (02421) 123877 oder Fax (02421) 123878

Wir fertigen Textilien (z.B. T-Shirts), Aufkleber, Buttons, Folienschriften, Schilder und vieles mehr! Unter www.print4you.de finden Sie fast alles, um sich und/oder ihren Verein in der Öffentlichkeit perfekt zu präsentieren. **G**

Modelltechnik – Großbahnen
Inhaber: Klaus Hempelt
Nähe Niederwaldplatz – Oehmestr. 16 – 01277 Dresden
Tel.: 0351/31 00 290 – Fax: 0351/31 00 291
www.hempelt-modellbahn.de
Gartenbahnen und Zubehör
TT-Modellbahnen, Plastmodellbausätze
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10–13 Uhr u. 14–18 Uhr; Sa. 9–12 Uhr



OKT. model import
MaK 240 B
OKT wird nun definitiv die Diesellok Mak 240 B in HO produzieren.
6 Varianten: Amagerbane, DSB, LJ M16, 3 x Deutsch.
Vorbestellungen über:
www.modell-funktion.de
Tel.: 0045 39 65 34 62

www.BAR-Modellbahn.de
Günstige und umfassende Angebote in allen gängigen Spurweiten
kostenlose Innenbeleuchtungsmontage für alle Fleischmannpersonenwagen.
Versand: ab Auftragswert 150,- € versandkostenfrei.
An der B 109 in Basdorf bei Berlin
Tel. 033397/70143 • Fax 033397/62178

Modellbahn-Digital-Versand-Radtke



Walter Radtke
Unterbruch 91
47877 Willich-Schiefbahn

Fon +49 (0)2154 951318
Fax +49 (0)2154 951319
Walter.Radtke@mdvr.de

/www.MDVR.de +++ http://www.MDVR.de +++ http://www.MDVR.de +++ http://v

Wir nehmen uns Zeit für Sie!



SLX815
Drehscheibensteuerung zur digitalen Steuerung der Drehscheiben von Arnold, Fleischmann und Märklin-Z über SLX844, Lok Control, Control Handy oder Computer.
Adresse und Betriebsart sind elektronisch ohne Schalter programmierbar.
€ 149,90



SLX805
Kehrschleifenautomat zur einfachen, komfortablen Steuerung von Kehrschleifen in allen 2-Leiter-Digital-Systemen. Der Baustein arbeitet im Automatikbetrieb mit Mikro-Kurzschluß, verfügt aber auch über Eingänge zur Ansteuerung per Computer.
€ 44,90



rautenhaus digital®
Modellbahnsteuerung im Selectrix®-Format
Planung, Beratung, Service und Vorführung
DKE "Die kleine Eisenbahn", MES Modellbahnsteuerung

Für weitere Informationen schreiben Sie uns, oder rufen Sie uns an. Wir sind täglich bis 20.00 Uhr für Sie erreichbar. Fordern Sie Ihre kostenlosen Unterlagen an oder besuchen Sie uns im Internet: http://www.MDVR.de mit Online-Shop, Informationen und technischen Daten sowie unserem Forum zum Erfahrungsaustausch, für Sie immer Up to Date!

Selectrix® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Fa. TRIX Modelleisenbahn GmbH & Co KG, Nürnberg

Internet www.Modellbahn-Ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt



Sonderangebote

M+D TF 100	Set Feldbahn	49,00 €
Piko 50000	BR 01.5 DR Öl	110,00 €
Piko 51001	E 04 DR	195,00 €
Piko 53100 + 53101 + 58028 Set 4 Stück Doppelstockwagen DR, braun		145,00 €
Roco 63556	BR 243 DR	145,00 €
Roco 00854	BW-Verladung MAN	23,50 €
Roco 00855	BW-Verladung Wolf + MB	28,50 €
Kato 73319 + 73320 VT 18.16 mit Ergänzung 6-teilig		299,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 0 34 43/30 25 09 Fax 34 18 47



Peters Modellbahn-Seite
- An- und Verkauf von Modellbahnen, Anlagen, Sammlungen und Zubehör
- Webshop mit günstigen Angeboten
- Planung, Programmierung und Vertrieb von Digitalsteuerungen

http://www.condurso.de/

The Verve IT Services • Taunusstr. 1 • 63743 Aschaffenburg
Tel.: 06021 371955 Fax.: 0721 151 512 131

Biete diverse russische Modelle H0, Liste frei. Kondratiev, PF 780, Petersburg, RUS-199155. **G**

Märklin 34551 pr. G8, 1. u. 2. Wagenset aus 2881 zus. 420,- Euro. 1989 Reichspostauto rot 330,- Euro. Peter Weiss, Tel. (0172) 2851381 oder (02363) 33727, ab 19.30 Uhr.

Arnold digital: Central Control Nr. 86029 100,- Euro VHB. Arnold digital: E-Lok BR 143 Nr. 82309 75,- Euro VHB. Hans-Peter Formhals, Tel. (06151) 64684

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, GS oder WS, Halbzug. Div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Verkaufe Uhlenbrock-Handregler Fred neuw. m. OV., 77,- Euro; Arnold-Booster 6015, 45,- Euro; Digital-Transformer 18 V/120 VA, 55,- Euro; Piko V 218217 altrot 3-L. für Märklin Motorola, LW rot/weiß, neuw. m. OV., VB 95,- Euro. Tel. (0911) 755638

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche: Motor u. Treibräder f. BR 23 alt Piko u. Flügelsignale m. Endabschaltung Modelle Siba, alles H0. Holger Stelle, In den Töpferstiegen 1, 39590 Tangermünde, Tel. (039322) 42876

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware aus Überbeständen, größere Sammlungen erwünscht, sofortige Barzahlung, Tel. (02841) 80352 und Fax

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw., Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

Fleischmann-Schwungmassenanker gesucht, auch größere Stückzahlen, sowie Repa-Lok aus Digital-System. Tel. (02369) 1510

Sammler-Stammtisch kauft alle Spuren, Modellautos, Blechspielzeug! Liste an: Freddy Vögele, Ringweg 10, 88400 Biberach/Riß

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben.
   Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht.
  Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Sammler sucht Modelleisenbahnen Spur H0 / N / Z, nur Neuware anbieten oder neuwertig. Zirkus-Krone-Mod., Werbeloks, Brawa H0m + H0e, Bemo, Roco. Tel. (06203) 930911 + (0172) 2020433

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch größere Sammlungen. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 und Fax

Feldbahnmaterial 500 / 600 mm gesucht. Gleise, Weichen, Drehscheibe, rollendes Material, auch Einzelstücke. Angebote mit PV an: Tel. (0174) 3060567.

LGB - alles gesucht, Einzelstücke, Sammlungen, Nachlass, etc., spez. RhB + Kunststoffsachen, ab 50 Stck. Abholung möglich! Tel. (05561) 73707 Fax: (05561) 924778

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Märklin 2681: Hofzug Kaiser Wilhelm 2, unbespielt, OVP, gegen Gebot.
Chiffre M-8/37845

IVK Sammlerstück 99 1562-0, H0e, sehr guter Lauf, FH-Motor, bestens detailliert, Fahrwerk gealtert, 550,- Euro. René Böhm, Tel. (037467) 25488 oder (0162) 6908142

Märklin H0: TEE-Triebwagen 3070 Euro 240,-; E-Lok BR 103, digital 3657 Euro 80,-; beide in OK. Tel. (08389) 984526 ab 18 Uhr, Herr Engels

Märklin-H0-Fahrzeuge 1937 bis ca. 1970 Trix-Express 1937 - 1940, Fahrzeuge und Schienen, Piko-Bakelitfahrzeuge und -Einschienenbahn. Eisenbahnliteratur. Tel. (030) 7431868 und Fax

Märklin: 6 Wagen - Interregio-Set, Steuerw. 43300, Bistro 4384, 1. Kl. 4281 u. 3 x 2 Kl., alle OVP 145,-. Tel. (040) 5505927 bis 21 Uhr

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag, Anzeigenabteilung, Biberacher Str. 94, D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist
- ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
- ☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
- ☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

________ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl — Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ________ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ________ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

• **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
• **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
• **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
• **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
• **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
• **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
• **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
• **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27;
• **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
• **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
• **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
• **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
• **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
• **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
• **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
• **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
• **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
• **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
• **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
• **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
• **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
• **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
• **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
• **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
• **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/ Spielwaren, Dresdner Str. 26;
• **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
• **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
• **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
• **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
• **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
• **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
• **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
• **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
• **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
• **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
• **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
• **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
• **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
• **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
• **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
• **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
• **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
• **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
• **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
• **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
• **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
• **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
• **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
• **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
• **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
• **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
• **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
• **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
• **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
• **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
• **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
• **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
• **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
• **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
• **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
• **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
• **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
• **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
• **09113 Chemnitz: DG-ModellBahnVersand Dietmar Goller, Bergstr. 4**
• **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
• **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
• **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
• **09350 Lichtenstein:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
• **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
• **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
• **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
• **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
• **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

• **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
• **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
• **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
• **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
• **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
• **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
• **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
• **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
• **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
• **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
• **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
• **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
• **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
• **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
• **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
• **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
• **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
• **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
• **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Paradies, Kiefholzstr. 186
• **12542 Berlin:** "Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
• **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
• **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
• **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
• **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
• **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.; Berlin/Wedding
• **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
• **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
• **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
• **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
• **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
• **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
• **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
• **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
• **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
• **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
• **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
• **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
• **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
• **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
• **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
• **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
• **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
• **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
• **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
• **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
• **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
• **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
• **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
• **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

• **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
• **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
• **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
• **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
• **22113 Oststeinbek:** GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
• **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
• **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
• **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
• **22767 Hamburg-Altona:** Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
• **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
• **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
• **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
• **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
• **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
• **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
• **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
• **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
• **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
• **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
• **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
• **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
• **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
• **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
• **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
• **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

• **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
• **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
• **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
• **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
• **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
• **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
• **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
• **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
• **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
• **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
• **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
• **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Welthöner, Kampstr. 25;
• **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
• **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
• **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
• **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
• **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbanauer Str. 133;
• **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
• **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
• **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
• **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
• **37213 Witzenhausen/Werretal; Hobby + Technik**
• **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
• **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
• **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
• **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
• **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
• **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
• **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
• **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
• **38165 Essenrode:** Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
• **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
• **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str9;
• **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;

• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 32;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen: Modelleisenbahnen und Zubehör** Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf: Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;**

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein: Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;**
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf: Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;**
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Kempt Modellbahnen, Inh. Horst Riedel e. K., Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Ubernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkhalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Amstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

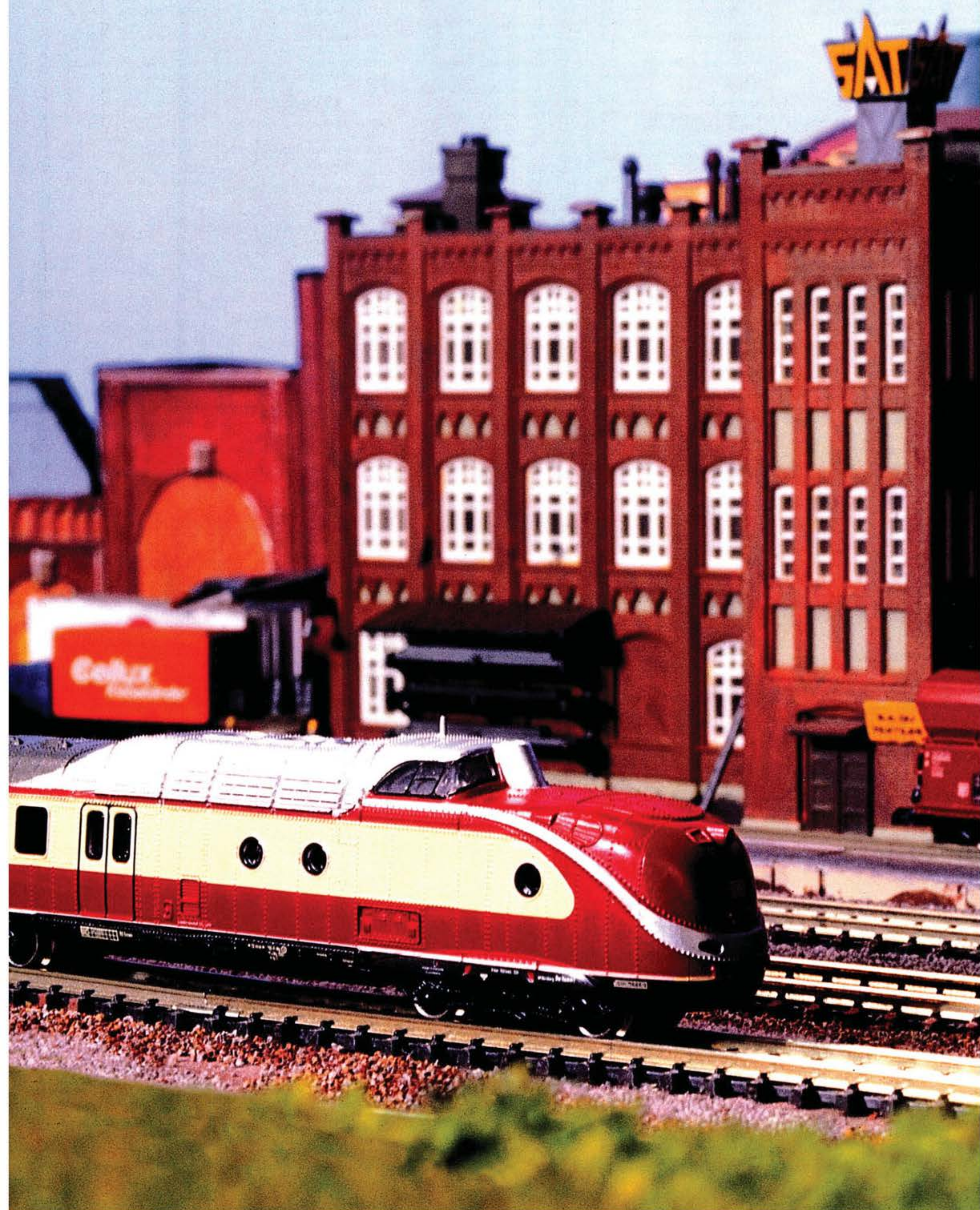
• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

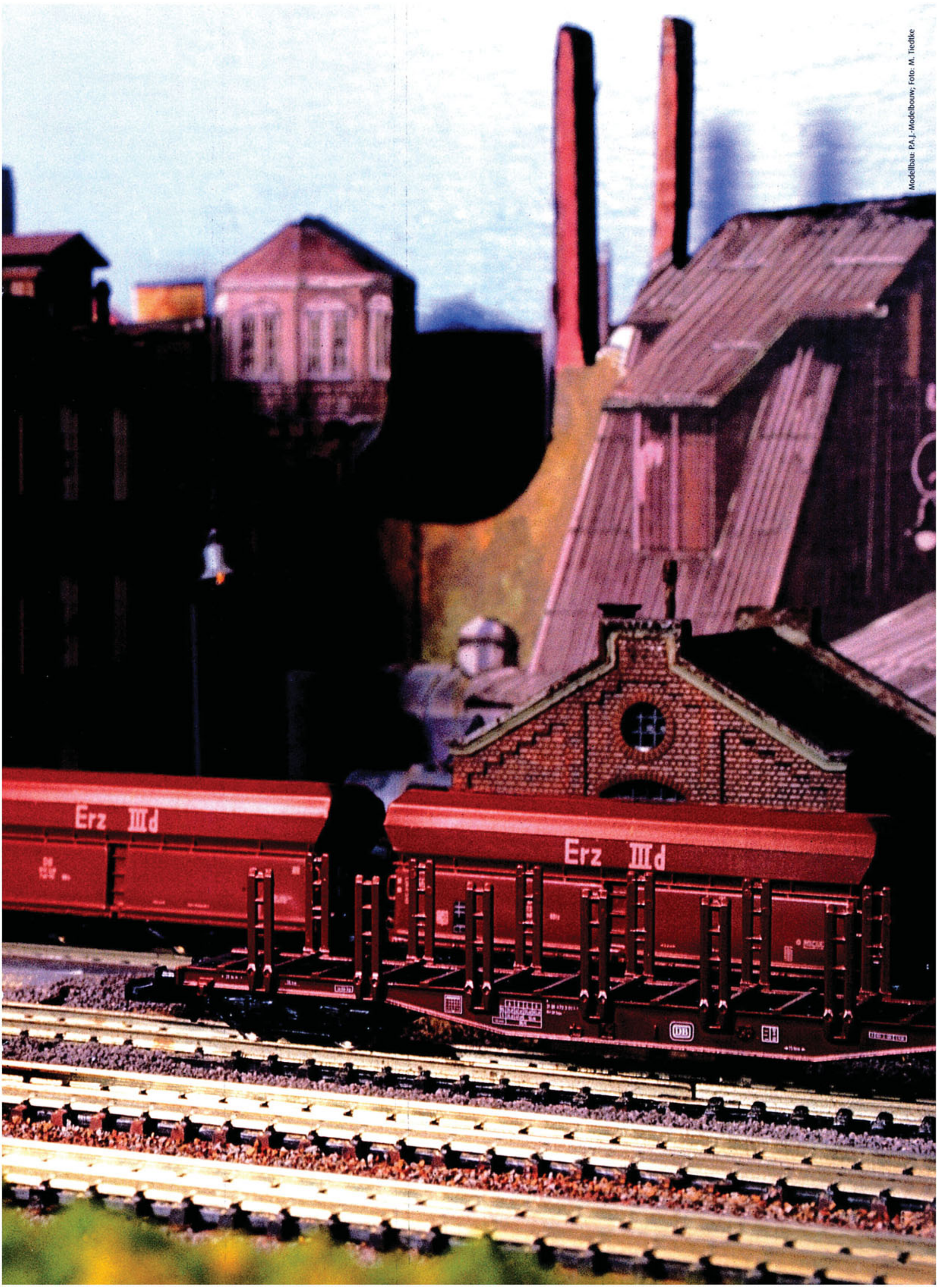
Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;


SAT



Modellbau: P.A.J.-Modelbouw; Foto: M. Tiedtke

Herr, Zeuke H0m: Loks, Personen- und Güterwagen sowie Rollwagen. H0e-Reste-Liste anfordern von: Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506

Roco BR 16005 in AC-Digital + Roco BR 18201 in AC-Digital rot. Alles unbespielt und in OVP. Tel. (06732) 64240 oder Olaf-Dagmar@t-online.de für Bilder, wenn gewünscht.

Märklin: E103/37572 = 150,- / 33961 BR 86 = 150,- / 3546 - V36 digit. = 150,- / BR 81 - 3032 = 30,- / BR 24 - 3003 digit. = 60,- / Kittel braun - 3425 = 140,- / 43220 = 25,- / 43260 = 25,- / 4227 = 25,- / 4286 = 25,- / 43249 = 50,- / 48446 = 35,- / 4780 = 15,- / 46036 = 25,- / 4746 = 25,- / 4626 = 20,- / 47671 = 20,- / 4675 = 15,- / 44173 = 10,- / 4782 = 15,- / 42808 = 25,- / 4153 = 15,- / 4248 = 20,- / 4285 = 25,- / 4226 = 20,-. Alle Preise VP. Tel. (040) 400495 und Fax

Neumotor - Kompletteinbau mit Schwungmasse für H0 DDR-Modelle u.a.m. ...

Saxonia	€ 74,00	BR 84	€ 59,00
BR 01Piko; Trix	á € 59,00	BR 86	€ 59,00
BR 03	€ 59,00	BR 89	€ 69,00
05 Lili., E 05 Trix	á € 69,00	BR 91	€ 59,00
18 Lili.	€ 79,00	BR 95 Piko; Lili.	á € 59,00
BR 23	€ 69,00	BR 98 Riva	€ 79,00
BR 24	€ 59,00	BR 99 Herr	€ 69,00
E 36/EP 3.6 Trix	€ 74,00	BR 106/V60	€ 59,00
BR 38	€ 59,00	BR 110/V100	€ 46,00
BR 41	€ 59,00	BR 118/V180	€ 49,00
BR 42 Lili.	€ 69,00	BR 120	€ 69,00
BR 52 Kond., Lili.	á € 69,00	BR 130	€ 54,00
BR 55, 55 FLM.	á € 59,00	VT 137 (BR 185)	€ 75,00
BR 56	€ 59,00	SVT 137 2-tlg.	€ 54,00
BR 61 Lima/Riva	€ 59,00	SVT 137 3-tlg.	€ 59,00
BR 64	€ 59,00	BN 150	€ 44,00
BR 66	€ 59,00	V 200 DB	€ 49,00
BR 75; 75 Lili.	á € 55,00	ES 499	€ 69,00

d•i•g•i•t•a•l•e•i•n•b•a•u ab € 59,00

Einschicken -> fahrbereit zurück mit super Langsamfahrt * hoher Zugkraft * langem Ausrollweg

Steffen Meier
Staßfurter Höhe 54 · 06449 Aschersleben
Telefon (0 34 73) 81 46 10

ABO-ABTEILUNG

MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon: 0 75 83/92 65-37
Fax: 0 75 83/92 65-39
E-Mail:
abo@modelleisenbahner.de

Roco 43293 43352 63250 45048, Flm. 1885 804156 4895 4168, Riv. 5204, Gützold 32400 45200, Trix 22408, Brawa 0426 0448, Liliput 7522 9500 10502 10601. Tel. (0172) 3501264 19 Uhr

Verkaufe Trix 21217 Henkel-Zug-Packung neu 150,- Euro. Tel. (07258) 7303 abends

Komplette Märklin-Insider-Jahreswagen-Sammlung von 1993 - 2002 gegen Gebot zu verkaufen. Tel. (040) 5505927 bis 21 Uhr

Seriöser Ankauf aller Eisenbahnen, kompletter Modellbahn-Service

DER LOKSCHUPPEN
Markelstr. 7 · 12163 Berlin
Tel. 7 92 14 65
Steglitz, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz
www.Lokschuppen-Berlin.de
Auch Versand!

Gutschein für einen originellen
Lokomotiv-Schlüsselanhänger
umsonst für Sie gegen Einsendung eines adressierten Freiumschlages. Nur 1x pro Person!

Bemo-Loks und -Wagen sowie Modellbahnbücher. Herbert Grözinger, Tel. (0711) 7356915

Brawa: Talent 643 für Märklin digital, VB 200,- Euro. NP 280,- Euro, leicht beschädigt. Sachsenmodelle: Halberstädter Wagen 3 Stck. VB 80,- Euro. NP 120,- Euro. Tel. (02931) 7609 abends ab 19 Uhr

Märklin H0, neu in OVP, 26726 225,-; 2845 125,-; 2872 115,-; 2865 138,-; 28508 165,-; 3102 210,-; 3146 64,-; 3159 169,-; 3187 96,-; 3329 135,-; 3426 150,-; 3429 110,-; 33291 160,-; 33292 210,-; 33840 170,-; 3392 120,-; 3415 150,-; 34161 156,-; 3423 132,-; 34284 190,-; 34232 148,-; 34352 130,-; 34353 155,-; 34883 170,-; 34971 170,-; 3670 158,-; 83341 125,-; 37844 230,-. Tel. (08191) 305082

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Suche E 94 von Roco (DB) Reinhardt Peter, Siedlerweg 1, 89290 Buch, Tel. (07343) 6829

Modelleisenbahnen v. Liebhaber gesucht, alle Spurweiten, nur Vitrinen- und neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

Bestellen Sie Ihren Katalog!

Werkzeuge, Maschinen für den Modellbau, Werkstoffe, Kleinstprofile, Schrauben und Muttern von M1-M6, Schnecken, Ritzel und Zahnräder, Faulhaber Motoren und Motorisierungssätze, Modellbahnzubehör erhalten Sie gegen € 8,80 in Briefmarken. Ausland € 13,20 zusammen mit einer Liste „Modellbahnen" - Spur TT -. Die Liste erhalten Sie gegen Einsendung von € 2,20 in Briefmarken.

Haible KG, Postfach 1607, 89206 Neu-Ulm

Toto's Eisenbahnladen
Ankauf *Verkauf*
Modellbahnfundgrube
H0-Roco Sonderangebot E17 NEU nur € 99,95
Pestalozzistraße 28
10627 Berlin (Charlottenburg)
Telefon: 0 30 - 3 13 51 59 ab 12:30 Uhr

Roco-Hechtschlafwagen gesucht in Version DRG 45446 und DR 14203, ebenso DR-Postwagen 14215. J. Müller, Torgasse 1, 95213 Münchberg. Tel. (09251) 7415, abends, Fax 992222

Suche aus Sachsenmodelle-Set 14002 den 1.-Klasse-Hechtwagen A4Ü mit Nr.: 240-102 oder gesamtes Set DR Epoche III. Angebote bitte an Tel. (0170) 30 18 444

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Märklin SK 800 Ab Typ 14, 3015, 3025, MS/CCS 800 zum Restaurieren. Biete TT 800, 4016/17 im Tausch. Peter Weiss, Tel. (0172) 2851381 oder (02363) 33727, ab 19.30 Uhr.

Suche Lima Wechselstrom: Henschel-Wegmann-Zug Reichsbahn VT 08.5 als TEE Saphir Eurosprinter E-Lok. Burkert, Wolfgang, Rechberghausen, Tel. (07161) 506464 und Fax

Su. Brawa V100 u. Kö, Liliput BR 01, 52, 42, Gützold V180, Tillig VT 172, Piko BR 95, Roco BR 23, (alles DR u.m. Schnittstelle); Selbstentl.-Wg. Piko alt (5/6426-01), Fabr.-Anl. v. Kibri (Set B-9798), Portalkr. m. Schaufel u. Fernbed. v. Roco (40110), Ringlokschuppen, alles anbieten, alles Topzustand, faire Pr. Tel. (033205) 44236

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax (06061) 921693 **G**

H0 UND TT GÜNSTIG VERSAND UND LADEN
www.modellbahnen-poing.de

Lust auf einen FLOHMARKT-Bummel? dann:
„www.karlis-flohmarkt.de" (Tel. 0173/9544896)
Suchworte: **E**isenbahn (Modelleisenbahn/Zubeh.) **S**pielzeug (aus Blech/Holz/Plastik)

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften

BR	01, 03	88,00 €	BR	75	58,00 €
BR	01, 03 schnell	89,50 €	BR	86	63,00 €
			BR	110	49,00 €
BR	41	88,00 €	BR	118	52,00 €
BR	38	69,00 €	BR	130	58,00 €
BR	52	54,00 €	BN	150	45,00 €
BR	56	69,50 €	VT		36,00 €
BR	64	58,00 €	SVT		59,00 €

Fertigmodelle in Metallausführung
der sächs. Schmalspurbahnen - der Harz. Schmalspurbahnen
Ladegut in versch. Ausführungen der Spurweiten TT, H0, H0e aus eigener Produktion.
Preisliste gegen Einsendung von 2,00 €.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · Fax (03 72 6) 70 05 75

VERSAND E.T. MODELLBAU SHOP VERSAND
IN COTTBUS/SASPOW
Modelleisenbahnen, Zubehör, Ersatzteilservice, Plastikmodellbau, Airbrusch
Saspower Hauptstraße 38 · 03044 Cottbus · Tel.: 0355/8625116 · Fax: 0355/8625117
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 13.00 bis 18.00 Uhr, Sa. 10.00 bis 12.00 Uhr
Versandliste für 1,53 € in Briefmarken. Bitte Nenngröße angeben.

Stellwerk Kalthof Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
58640 Iserlohn-Kalthof
Leckingser Straße 200
Tel. 02371/94494-0 Fax 02371/94494-9
märklin
LGB
POLA
POLA-G Sonderaktion !
Bitte Versandliste u. NH-Info unter Angabe der Spurweite für € 2,80 in Briefmarken anfordern
Viele Artikel zu Superpreisen! Bitte anfragen!
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

10 Jahre
Modellverwaltungsprogramme
für Modellautos und/oder Modelleisenbahnen
Aktuelle Version 17 - updatefähig mit umfangreichen Funktionen, Datenkataloge und Bilddaten lieferbar.
Programme ab 25 € - Bilddateien ab 10 € - Demo 3,06 € (in Postwertzeichen). **Info kostenlos!**
Homepage: www. modellverwaltung.de
Ursula Zander * Tel. 02451/5020 * Fax: 02451/3456
Karl-Arnold-Str. 83 * D-52511 Geilenkirchen

Suche Modelleisenbahnsammlungen H0, gerne auch Überbestände aus Geschäftsauflösungen etc, schnelle seriöse Abwicklung. Krieg, 55576 Sprendlingen Tel. (06701) 2873 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verkaufe Loks und Wagen folgender Firmen: Beckmann, Kittler, Tillig, Rokal und BTTB. Anfragen unter Tel. (0351) 3101559 von 18 bis 21 Uhr

Verkaufe große TT-Sammlg.: Loks + Wagen + KfZ, z.B. BR 03 Reko, vieles neu zu sehr günstigen Preisen. Liste frei. Andre Möller, Naugarderstr. 40, 10409 Berlin, Tel. (030) 4213389

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

Private Kleinanzeigen, die nach Anzeigenschluß eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Reduzierung: 12 Züge mit Wagen, überwiegend Fleischmann, 20 Schienen und Weichen, 100 Autos, 65 Häuser Vollmer. Liste auf Wunsch per Fax /Mail. Modelleisenbahner 1996 - 6/2003. Eisenbahnkurier 06/96 - 12/2002. Hans-Hermann Wittrock, Wilh.-Cord-Müller-Str. 2, 27383 Schessel, Tel. (04263) 8425

Märklin: Mini-Club Spur Z. Loks, Wagen, Schienenmaterial, Zubehör. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 62383 49, Fax (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

300 Loks, 300 Bierwagen, Liste gegen 1,44 Euro in Briefm. von: F. Gensheimer, PF, 66055 Saarbrücken **G**

Verkaufe Loks, Wagen, Gleise und Zubehör, Autos, Figuren sowie Literatur Spur N, nur zusammen 750,- Euro. Tel. (03596) 604121 ab 18 Uhr, Röllig

Märklin Insider: Miniclub- Neuware Modell 2003 "Franco Crosti"-Lok (88040) und Sondermodell "10 Jahre Insider"-Lok (88091) gegen Gebot zu verkaufen! Tel. (0172) 5796172

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlußtermine 2003 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
9/03	Mi. 20.08.03	Mi. 23.07.03
10/03	Mi. 17.09.03	Mi. 20.08.03
11/03	Mi. 15.10.03	Mi. 17.09.03
12/03	Mi. 12.11.03	Mi. 15.10.03

Anzeigen

Telefon 0 75 24 / 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24 / 97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24 / 97 05-45
E-Mail anzeigen@modelleisenbahner.de

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Löse aus Platzgründen meine Spur I Märklin auf. 8 Loks, 40 Wagen (u.a. Krokodil). Verkauf o. Tausch geg. Märklin H0 digital. Michael Stope, Weideweg 12, 63755 Alzenau, Tel. (06023) 993291

Verk. Paya 1 Dfl 1 B 2 Gw 2-achser 5 Gw 4-Achser, nur zus. im OK. VB 1100,- Euro. Tel. (030) 9280792

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de.

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Suche Eisenbahnen der Firma Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + schnelle + seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax G

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Löse meine Eisenbahnsammlung auf und gebe Gebäude und Zubehör (Gräser, Zäune, ...) zu günstigen Preisen ab. Andreas Müller, Lange Straße 35/4, 90762 Fürth/Bay.

ANKAUF
Zubehör + Gebäude TT

Suche in TT Bausatz Parallel-Lokschuppen (ehem. Fa. Jatt), Artikel-Nr. 96923 Tel. (03765) 719743 ab 19 Uhr

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Schwellenband + Gleis Sebnitz-DDR-Produktion. Mario Haubner, Tel. (03695) 873084

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Verkaufe Modelleisenbahner 1970 - 90/95 - 2003, teilweise komplette Jahrgänge. Tel. (02104) 13582

Modelleisenbahner, gebundene Jahrgänge - 1965 für 20,- Euro; 1969 bis 1975 je 15,- Euro. Hans-Joachim Pescht, Leo-Schönbach-Weg 26, 06132 Halle / Saale, Tel. (0345) 7701171

!! Bitte beachten !!
Private Kleinanzeigen kosten: 1 - 5 Zeilen 5 Euro, 6 - 10 Zeilen 10 Euro usw.

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 302456 **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche MEB Nr. 9, Jahrgang 70 Gerhard Schulze, Dahmestr. 16, 15738 Zeuthen, Tel. (033762) 70255

VERKAUF
Fotos + Dias

Eisenbahn-Videos abzugeben 21 Stück Baureihen u. 10 Stck. verschiedene Themen. Preis n. Liste gegen Freiumschlag. Jürgen Kalisch, Clevornstr. 9, 48153 Münster, Tel. (0251) 795175 (AB)

Von den BR 106, EVB, 362, ITB, 928, 50, Behala, 612, MAK, 624, LTE, 290, PB, 201, Eichholz, 230, Eurotrac. Nur gegen frankierten Rückumschlag. René Guther, An den Eichen 7 B, 14513 Teltow/OT Ruhlsdorf

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Kleinbahnromantik pur: Gem. Fewo an Fichtelbergbahnstrecke Cranzahl-Oberwiesenthal, 2-5 Pers., NR, TV, Tel., v. Ausflugsmögl. Tel. (037342) 8219 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de/de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

Abenteuer Plandampf, Brockenbahn! Schierke/Harz, Villa Regina, FeWo's + Doppelzi., insges. 18 Betten. 16,- EUR p.P. mit Naturfelsengarten, Bhf. 8 Gehminuten, auch Haus-zu-Haustransfer mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 **G**

Die Harzquerbahn fährt an unserem Haus vorbei. Modern, gemütlich u. komf. eingerichtete FeWo für 2-5 Pers. ab 31,- Euro. Carola August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend, Tel. (039455) 494 www.fam-august.de **G**

Urlaub mit/an Gartenbahn. Fewo, 60 qm, 2 Zi., bis 4 Pers, Kü., Bad, Balk., am Auenwald „Oberholz" gel., 25 km bis Leipzig. Inter. Modell- u. Eisenb.-Objekte i. Nähe. Tel. (0171) 4278868, www.behrens-service.de **G**

Zittauer Gebirge - Bahnfreuden im Drei-Länder-Eck D/CZ/PL mit 6 Bahngesellschaften! Gemütliche FeWo für 2 Personen 24,- Euro/Tag. Tel. (0162) 6517933 ab 18 Uhr **G**

Bremen, Fewo, 2 - 6 Pers. auf Bauernhof. 100 m z. Wasser. Ideal zum Radfahren. Idyllische Lage. 12 km Stadtmitte. 1 Autostunde an die See. 2 Pers. ab 40,- Euro. www.Hof-Hoppe.de Tel. (0421) 640881 Fax 6447457 **G**

www.usarail.de USA-Reisen nach Californien + Wyoming. **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Unsere Kleinbahn wird wieder fahren! An der Strecke Freital - Kipsdorf, zum Teil nach dem Hochwasser aufgebaut, bieten wir Zimmer, Fewo, in ruh., ländl. Ortsrandl. m. v. Kleintieren. Bitte Hausprosp. anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl / Oberwiesenthal. Komf. Fewo, direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand. 3 Pers., 3 Gehminuten bis Bhf. Fewo pro Nacht 35,- Euro. Tel. (037342) 16980 **G**

DIES + DAS

Suche Bild- und Schriftmaterial von der Bahn Chemnitz - Leipzig und angrenzenden Bahnen zu kaufen oder auch leihweise. Rückgabe garantiert. Achim Poller, Hauptstr. 213, 78343 Gaienhofen, Tel. (07735) 2080

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e.V., Postfach 131106, 7006 Stuttgart. www.pinkrail.de

Feldbahnmaterial 500 / 600 mm gesucht. Gleise, Weichen, Drehscheibe, rollendes Material, auch Einzelstücke. Angebote mit PV an: Tel. (0174) 3060567.

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minirex, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Wall + Kristandt. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Gegen Unkostenerstattung 2,80 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Feldbahnfahrzeuge, Spurweite 600 mm, zu verkaufen. Tel. (036965) 64266

Reparatur-Digitalumbauten für alle Spurweiten. Modellbahn-Pöhlmann, 95615 Marktredwitz. Tel. (09231) 63223 Fax (09231) 63715 **G**

Eisenbahn-Motivbriefmarken ca. 500 Stck., in 2 Alben und ca. 200 Umschläge mit Eisenbahn-Sonder-stempel abzugeben. Gegen Gebot oder Absprache. Jürgen Kalisch, Clevornstr. 9, 48153 Münster, Tel. (0251) 795175 (AB)

Infos über Modelleisenbahn und Vorbild im Internet. Messeberichte und Termine. http://www.hobby-modelleisenbahn.de

Spur TT mit Fleischmann-N-Kupplung! Gibt es das nochmal rund um Berlin? Erfahrungsaustausch/Mitspielgelegenheit sucht: Tel. (030) 7969810

Niederstrasser, mit allen Anlagen von 1942, 40,- Euro, DR-Lokführerjacke, Gr. 48/50, 20,- Euro. Holger Buch, Tel. (05321) 26329

Eisenbahnfreunde aufgepasst: Erleben Sie das Weltkulturerbe Semmeringbahn im K&k-Salonwagen von Majestic Imperator - Train de Luxe: Mai - Oktober jeden Donnerstag, abends ab Wien Südbahnhof. Information: guebra@aon.at oder Tel. (0043-699) 111 58 699

Suchen: Betriebsanleitung etc. für sächsische Außenwanduhr. Auch leihweise oder Kopie. 1. MEC-Plauen, H. Schöffler, Moltkestr. 9, 08523 Plauen/V.

Weil Originale äußerst selten und schier unbezahlbar sind, hier die Idee, Ihre historische Sammlung realitätsnah zu erweitern: Seitenansicht Lokführerhaus, Ausschnitt ca. 95 x 55 cm, aus 2,5 mm Eisenblech, schwarz, seidenglänzend lackiert. Eine originalgetreue Nietenreihe an der Oberkante - mit rückseitiger Aufhäng-ung - unterstreicht den typischen Dampflok-Charakter. Mit Hoheitszeichen - ca. 70 cm - Alu-Guss massiv, professionell handgefertigt nach Original-Zeichnung vom Reichsbahn-Zentralamt Berlin 1938. Eine bestechend gelungene Replik einer Rarität als zeitgeschichtliches Dokument. Gesamtgewicht ca. 15 kg. Näheres gegen frankierten Rückumschlag. Hans-Friedrich Weissbach, Goldbachstr. 37, 37269 Eschwege G

BITTE KEINE BRIEFMARKEN!

Bitte keine Briefmarken für die Bezahlung Ihrer privaten Kleinanzeige einschicken – nur per Bankabbuchung, Scheck oder Bargeld bezahlen.

Ihre Anzeigenabteilung
Telefon (0 75 24) 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon (0 75 24) 97 05-41 Caroline Becker
Fax (0 75 24) 97 05-45

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4 Euro in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Feldstr. 14, 21745 Hemmoor G

BÖRSEN + AUKTIONEN

www.Modellbau-Auktion.de Online-Marktplatz für Modellauto-, Modelleisenbahn & Modellbau. G

2. Regenstaufer Modellbahnausstellung mit Modellbahnbörse am 27.9.2003 und 28.9.2003, von 10 - 17 Uhr, in der Jahnhalle, Jahnstr. 6a, 93128 Regenstauf bei Regensburg. Info: Schienenfreunde Regenstauf, Bahnweg 3, 93128 Regenstauf. Tel. (0941) 7501130 G

1. Adendorfer Spielwaren-, Puppen-, Modellauto- und Modelleisenbahn-Börse, am 30. August 2003 von 9-16 Uhr in Adendorf, Walter-Maack-Eissporthalle. Eintritt 1 Euro, Kinder bis 14 Jahre kostenlos, Aussteller bezahlen pro lfd. Meter 10 Euro. Es stehen über 1800 qm Ausstellungsfläche zur Verfügung. Weiterhin ist Gastronomie vorhanden, sanitäre Anlagen zur freien Benutzung und ausreichend Parkplätze. Anmeldungen werden ab sofort entgegengenommen. Kontaktaufnahme: Willi Hohenschuh, Kirchweg 18, 21365 Adendorf, Tel. (04131) 186141 G

Puppen-, Spielzeug- u. Modellbahnmarkt, Sonntag, 28. September 2003, 87719 Mindelheim, Forum am Thaterplatz, 10 - 16 Uhr. Info + An-meldung: Tel. (08261) 6142 und Fax G

www.modellbahnboerse-berlin.de 12679 - Berlin, Freizeitforum Marzahn, Marzahner Promenade 55, am 7.9.2003 von 10-14 Uhr. 01069 - Dresden, Robotron, Zinzendorfstr. 05, am 14.9.2003 von 10-14 Uhr. 04109 - Leipzig Hauptbahnhof, freier Eintritt am Bahntag 2003, am 20.9. von 10-15 Uhr. Neu 99084 - Erfurt Comcenter Brühl, Mainzerhofstr. 12 (hinter d. Dom), am 29.11.03 von 10-15 Uhr. Info: Herzog / (030/56 400 536), Postfach 520555 / 12595 - Berlin G

Sandkasten-Spiele

Das Ersetzen niveaugleicher Bahnübergänge durch Unterführungen ist typisch für die Epoche V. Matthias Fröhlich regt zum Nachbau einer solchen Baustelle an.

Wer derzeit an einer noch stark frequentierten Strecke unterwegs ist, der hat nicht selten die Gelegenheit, umfangreiche Baumaßnahmen beobachten zu können. Abgesehen davon, dass sich die Bahnen offenbar doch für die Zukunft rüsten, bieten solche Baustellen eine Fülle von Anregungen für den Modellbahn-Fan.

Der Bau einer Unterführung zwischen den Bedarfshaltestellen Durmersheim Nord und Forchheim Bahnhof im Zuge der projektierten Umgehungsstraße B 36 neu unweit Karlsruhes bot die Vorlage für das Epoche-V-Schaustück, dessen Gestaltung nachfolgend erläutert wird. Dargestellt ist nicht der eigentliche Bau der Unterführung, sondern die Phase der Vorarbeiten, die wie auch die späteren Bauschritte bei laufendem Bahnbetrieb durchgeführt wurden.

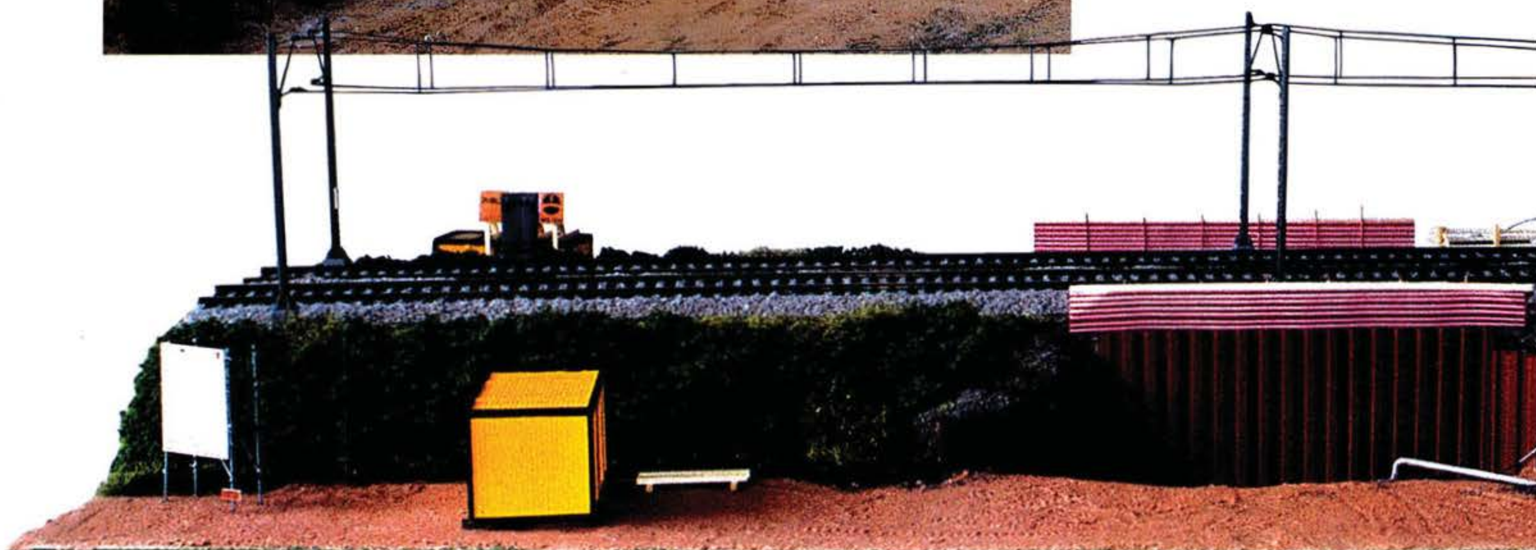
Zielvorgabe für das H0-Diorama, gedacht für ein geplantes Seminar an der Volkshochschule (VHS) Karlsruhe, waren folgende Überlegungen: Das Schaustück sollte leicht zu befördern sein, also geringen Platzbedarf aufweisen; es sollten alle wichtigen Elemente glaubhaft, aber nicht sklavisch exakt nachgebildet werden. Die Umsetzung ins Modell sollte zudem grundsätzlichen Charakter haben, um das Motiv für den Anlagenbau aufgreifen zu können.

Nicht nur der, der ein konkretes Vorbild nachbauen will, sollte sich einmal vor Ort in Ruhe umschauen. Auch wenn es nicht immer auf den ersten Blick so aussieht, Baustellen folgen durchaus bestimmten Ordnungsprinzipien, die selbstverständlich auch vom Projekt, Arbeitsumfang und den örtlichen Gegebenheiten mitbestimmt werden. So begannen auch die Sandkasten-Spiele beim Dioramenbau erst nach ausgiebigen Vororttermineń samt abschließendem Sonntagsausflug nebst Kamera und Schreibzeug.

Schnell und einfach erfolgt die Montage des Unterbaus aus 10 mm dickem Sperrholz mittels Spax-Schrauben und Express-Holzleim. Die schon vorher berechnete Trassenböschung wird mit der Stichsäge herausgearbeitet. Die Standorte für die Spundwände werden



Bot die Vorlage für das Diorama „Bau einer Unterführung": Originalbaustelle zwischen den Bedarfshaltestellen Durmersheim Nord und Forchheim Bahnhof unweit Karlsruhes.

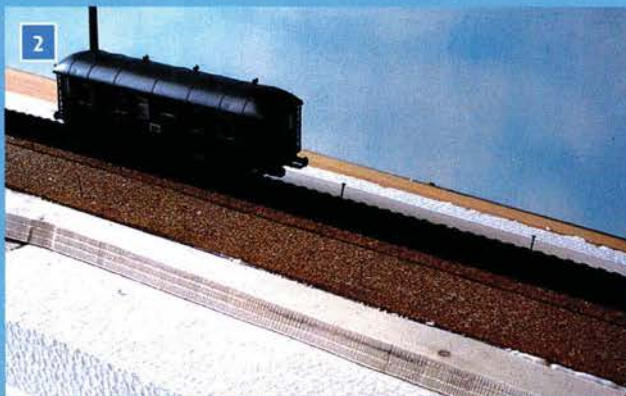




Bau des Grundrahmens aus Sperrholz: In dieser Phase werden auch schon Trassenbrett und Brettchen für die Spundwände eingepasst.



Vom edlen Wohnzimmertisch als Arbeitsplatte ist abzuraten: Die Korkstreifenböschungen entstehen mittels scharfen Bastelmessers.



Wiederholte Probefahrten auf noch nicht endgültig fixierter Trasse und Korkband helfen, Ungenauigkeiten zu korrigieren.



Jedes Gleis in Kurvenlage erhält seine eigene Überhöhung am äußeren Bogen. Als Unterbau dienen Kartonstreifen, die aufgeleimt werden.

ebenfalls schon in diesem Modellbaustadium berücksichtigt.

Zur leichteren Gestaltung der Geländeformationen und zwecks Gewichtsreduzierung bietet sich als Grundmaterial Styropor an. Die zugeschnittenen 30 mm starken Platten werden miteinander verklebt und unter der Bahntrasse befestigt.

In diesem Baulos steht auch die Gestaltung des Schienenwegs auf dem Programm. Da die Gleise eine leichte Kurve beschreiben, sollte der maßstäblichen Überhöhung einige Aufmerksamkeit gewidmet werden. Schließlich üben sich in die Kurve legende Züge einen besonderen Reiz auf Betrachter aus. 1,5 mm dünne Kartonstreifen dienen als Unterfütterung. Zur Verlegung der vorher eingefärbten Schienen sei hier auf die sehr guten Beiträge in der „Modellbahn-Schule" verwiesen.



Während der Trocknungsphase des Schotterbetts kann man schon mal die typischen Baustellencontainer konstruieren. Als Basismaterial empfiehlt sich die gravierte Kunststoffplatte von Evergreen (Art.-Nr. 4060). Bei einer Stärke von 1 mm ist das Material einerseits gut zu bearbeiten und besitzt andererseits noch ausreichende Stabilität.

Zunächst sollte man aber ein einfaches Papiermodell bauen, um in Verbindung mit Stellproben die Proportionen besser bestimmen zu können. Anschließend überträgt man die Maße mit einem Geodreieck auf die Kunststoffplatte. Um die Teile zu trennen, reicht in der Regel das Anritzen mit einem scharfen Bastelmesser. Ein Glätten der Bruchkanten ist aber dann erforderlich.

Die Türen entstehen durch Heraustrennen eines entsprechenden Wandsegments. Dies wird umgedreht mit der glatten Fläche nach außen wieder eingesetzt. Anschließend werden Seitenteile, Boden- und Deckplatten verklebt. Zur zusätzlichen Stabilisierung, auch der Tür, setzt man dünne Kunststoffleisten in den Container ein. Die äußeren Eck- und Seitenverstärkungen entstehen aus gekürzten Evergreen-Profilen.

Zum Schluss darf der Baucontainer noch unter die Farbdusche. Dabei sei auf den hohen Nutzwert einer guten Spritzpistole hingewiesen: Nur sie gewährt einen wirklich gleichmäßigen Farbauftrag. Für die Färbung von Details wie Eck- →



Die unerlässliche Einwegspritze darf natürlich nicht fehlen. Der Schotter wird in der üblichen Weise mit dem Weißleim-Wasser-Gemisch befestigt.



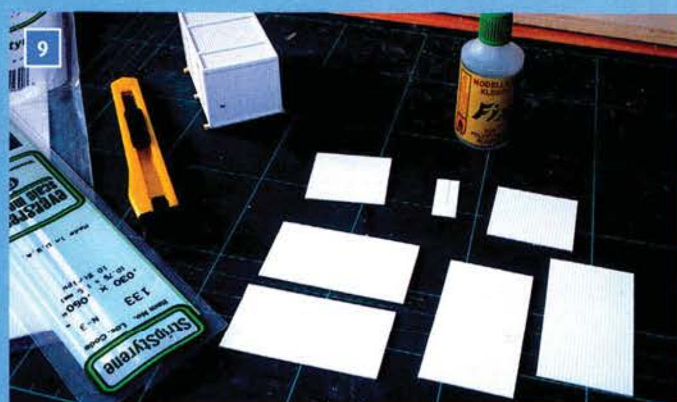
Zur Ausgestaltung bietet sich als Basismaterial auch wegen des geringen Gewichts Styropor an. Das Formen des Geländes geht um so einfacher.



Vor dem endgültigen Einpassen erhielt die Spundwand noch zusätzlich auf ihrer Rückseite versetzt einen dünnen Streifen desselben Materials.



In den Styroporkern sind ganz problemlos Vertiefungen einzuarbeiten. Wie beim gewählten Vorbild kann auch hier die Böschung recht steil ausfallen.



Der Containerbau mit Evergreen-Platten und -Profilen: Ein individuelles Gebäude herzustellen, macht Spaß und stellt keine hohen Anforderungen.



Die farbliche Gestaltung des Baucontainers ist keine Pinseldomäne: Eine gute Airbrush-Ausrüstung erhöht die Qualität der Lackierung ungemein.

und Seitenverstärkungsbändern hat dagegen ein feinerer Haarpinsel durchaus seine Daseinsberechtigung.

Um für etwas Abwechslung zu sorgen, kann man einen Container altern, während der andere fabrikneu angekommen ist.

Doch nun zurück zum Diorama-Grundkasten: Mit dem Bastelmesser kann man problemlos die Landschaftskonturen und den benötigten Wassergraben ausarbeiten. Als Spundwände dienen die Platten von Brawa, die nach dem Zuschneiden auch auf der Rückseite Spundteile bekommen, allerdings versetzt angeordnet.

Die Spundwände erhalten ebenfalls eine farbliche Nachbehandlung mit Hilfe der Airbrush-Pistole. So beseitigt man den Plastikglanz und kann auch die unteren Wandteile vorbildgerecht mit Spuren des abgetragenen Erdreichs versehen. Dezente Schattierungen mittels Sandfarbtönen zeitigen überzeugende Ergebnisse.

Nun steht dem eigentlichen Landschaftsbau nichts mehr im Wege. Über den Styroporkern spachtelt man eine dünne Schicht Moltofill oder Gips, die mit Dispersionsfarben gestrichen wird. Als Basisbegrünung eignet sich selbst im Zeitalter der Elektrostatik-Beflockungsgeräte durchaus die Streudose der Firma Noch, gefüllt mit handelsüblichem Basismaterial. Der so zunächst entstehende englische Rasen erhält dank Heki-



Weitergehende farbliche Gestaltung des Baucontainers: Für den letzten Schliff bei den Malerarbeiten sind dagegen feine Haarpinsel unverzichtbar.



Die Beschilderung entsteht aus auf Maßstab gebrachten Kopien von Fotos. Ausgeschnitten, auf Karton geklebt, prangen sie an der Stützkonstruktion.



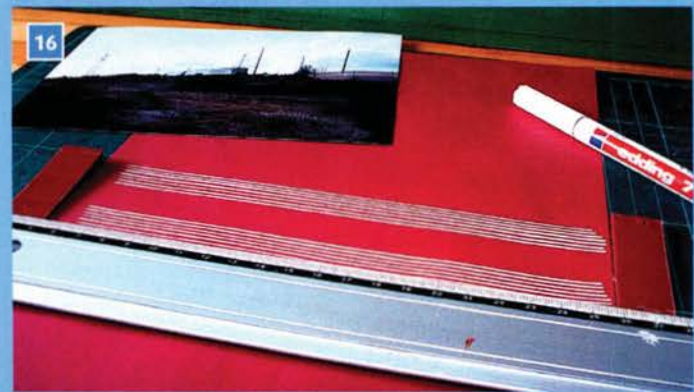
Auch die Spundwände von Brawa müssen eine farbliche Nachbehandlung über sich ergehen lassen. Der Grundierung folgt ein Sandfarbengemisch.



Die Spundwände werden an den Brettchen mit Uhu-Kraft-Kleber fixiert. Im Styroporbereich darf man natürlich nur dafür geeigneten Leim benutzen.



Nach dem Begrünen der Böschung wird der Busch-Modelliersand mit dem Spatel aufgetragen. Die noch feuchte Masse nimmt Reifenspuren gut an.



Ein wasserfester weißer Faserstift und Pergamentpapier: Das sind schon fast alle Zutaten, die für den Sicherungszaun am Gleis benötigt werden.

Flor, Heki-Wildgras und Unkraut von Rainershagen ein neues und überzeugenderes Gesicht.

Bei der Gestaltung der Baustelle selbst besteht die Gelegenheit, Erfahrungen mit dem Modelliersand, den Busch neuerdings im Sortiment hat, zu machen. Interessant ist vor allem die Frage, ob die doch recht lange Trocknungszeit möglicherweise Folgen für den Gips-Untergrund hat? Im Falle des hier vorgestellten Dioramas

Einsatz von Modelliersand: Trocknen stellt Geduld des Modellbau-Fans auf harte Probe

klappte alles prächtig. Allerdings kam nach eineinhalb Tagen geduldigen Wartens doch allmählich Unmut auf. Eine Anfrage bei Busch brachte für einen motivierten Modellbauer keine befriedigende Antwort: Wartet man nicht die bis zu drei Tagen dauernde vollkommene Trocknung ab, besteht die Gefahr von Schimmelbildung.

So bleibt zur Überbrückung eigentlich nur, mit einem Modell Reifenspuren in der noch feuchten Masse zu erzeugen. Will man übrigens nach dem Aushärten des Sandes ganz sichergehen, kann eine Stabilisierung mit dem üblichen Weißleim-Wasser-Gemisch nicht →



Die Baustelle zur Vorbereitung der Unterführung ist fertig. Getreu dem Vorbild wird über eine Rohrleitung das Sickerwasser abgepumpt.



Die hohen Holzmasten, gedacht für die sichere Streckenquerung von provisorischen Leitungen, haben ihren Ursprung in Schaschlikspießen.



Der Wassergraben mit Preiser-Zaunabsperrungen: Das Wasser selbst ist nichts anderes als Hochglanzlack, der über eine Klarsichtfolie rinnt.

schaden. Ein alter Borstenpinsel leistet da übrigens bessere Dienste als die Einwegspritze.

Wie eingangs erwähnt, sollten möglichst viele typische Baustellenelemente ins Modell umgesetzt werden. Dazu zählt neben den markanten Baucontainern beispielsweise auch die Beschilderung. Am einfachsten lässt sich diese durch auf Maßstab gebrachte Kopien von Original-Farbfotos herstellen. Die Stützkonstruktionen können zum Beispiel aus zusammengelöteten Metallverbindungen oder aus Holzbalken, en miniature etwa 2 mm dünnen Kiefernholzstreifen, bestehen. Balsaholz liefert das Rohmaterial für die Holzzäune. Für die Absperrung um den Wassergraben kann man unter anderem Sperrgitter von Preiser verwenden.

Der Sicherungszaun am Gleis entsteht aus dunkelrotem Pergamentpapier, auf das beiderseits mit einem wasserfesten weißen Faserstift die Streifen aufgemalt werden. Wie in der Realität erfolgt die Befestigung mit Stützpfosten und Holzlatten.

Die hohen, durch Litze gesicherten Holzmasten, umfunktionierte Schaschlikspieße, dienen der Streckenquerung provisorischer Leitungen. Sie bestehen aus dünnem Garn, in das kurze weiße Warnfädchen eingebunden werden.

Nun aber: Fröhlich zur Baustelle! *Matthias Fröhlich/hc*

Werkzeugliste

- Schraubendreher
- Bastelmesser, Skalpell
- Geodreieck
- Airbrush-Pistole
- Spatel
- Noch-Streudose
- Einwegspritze
- Borsten-, Haarpinsel
- Filzstift, mittelstark, wasserfest

Materialliste

- Sperrholz, 10 mm dick
- Spax-Schrauben
- Express-Holzleim
- Weißleim
- Styropor, 30 mm dick
- Karton, 1,5 mm stark
- Evergreen-Kunststoffplatten (Nr. 4060)
- Evergreen-Profile
- Kunststoffplatten von Brawa
- Moltofill-Spachtelmasse
- Dispersionsfarben
- Acryl-Farben von Schmincke
- Heki-Flor, Wildgras von Heki
- Unkraut von Rainershagen Naturals
- Modelliersand von Busch
- Balsaholzstreifen
- Preiser-Zaunteile
- Pergamentpapier
- Schaschlikspieße
- Zwirnsfaden
- Uhu-Kraft-Kleber



Fotos: M. Fröhlich

Hier baut die Deutsche Bahn AG: Auf der Dioramastrecke darf sich auch schon mal 65 1049 auf Sonderfahrt zeigen.

Modell Eisen Bahner

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7

Neu! nur € 9,80

► Was passt wozu? Dem spannenden Thema der Epocheneinteilung widmet sich die brandneue Ausgabe. Und einmal mehr stehen in exzellenten Fotos, herrlichen Dioramen, exakten Zeichnungen und anschaulich geschriebenen Beiträgen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite.

► Ob kleine Feierabendbastelei oder Tipps für den Modellbahnprofi: Wer seiner Modellbahnanlage wirklich zeittypisches Flair einhauchen will, der muss das Heft 8 einfach in seiner Bibliothek haben!

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!



Nr. 8

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

M07/03

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ *Bitte ankreuzen*

- ☐ Heft 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 4 ______ Anzahl
- ☐ Heft 5 ______ Anzahl
- ☐ Heft 6 ______ Anzahl
- ☐ Heft 7 ______ Anzahl
- ☐ Heft 8 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

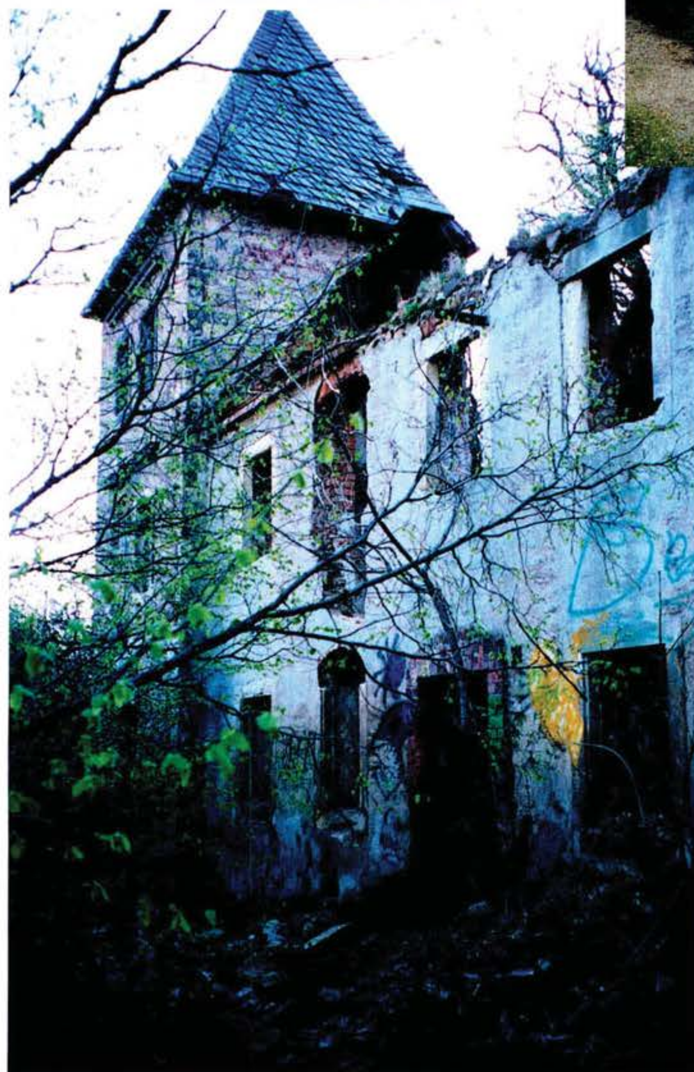
☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Überwucherte Burgmauer aus Bruchsteinen: Dieses reizvolle Motiv bietet Anregungen für die Umsetzung ins Modell.



Inzwischen eine Ruine: Das Hauptdach der Hahneburg ist eingebrochen, der Putz bröckelt, nur die Graffiti sind recht frisch.

Teil 2

Burgen-Blick

Ein Adelstitel ist nicht Voraussetzung, wohl aber handwerkliches Geschick: Praktische Hilfestellung beim Bau des Herrenhauses gibt Klaus-Dieter Adomat.

Mit den auf den folgenden Seiten wiedergegebenen weiteren maßstäblichen Aufrisszeichnungen steht der 1:1-Übertragung auf den Pappkarton, wie im ersten Teil des Werkstatt-Beitrags beschrieben, nichts mehr im Wege. Auch das im vorigen Heft erläuterte Putzverfahren kann alsbald beginnen.

Bei den bewusst nicht dargestellen Rückwänden von Turm und Herrenhaus hängt die Fassadengestaltung unmittelbar mit dem vorgesehenen Einbau zusammen. Soll ähnlich dem Vorbild eine steile Hanglage gewählt werden, sind nur die Turmstockwerke mit Fensteröffnungen gemäß der hofseitigen Unterteilung zu versehen. Ansonsten kann man auch das Erd- und gegebenenfalls Obergeschoss des Herrenhauses der Hofseite entsprechend gestalten. Dabei tritt jedoch an die Stelle des Hofportals ein weiteres Fenster. Alle Maße entsprechen denen der Schaufront.

Das kleine Stallgebäude verfügt weder auf der Rückseite noch an der zweiten Giebelseite über Öffnungen. So konnte deren zeichnerische Darstellung unterbleiben.

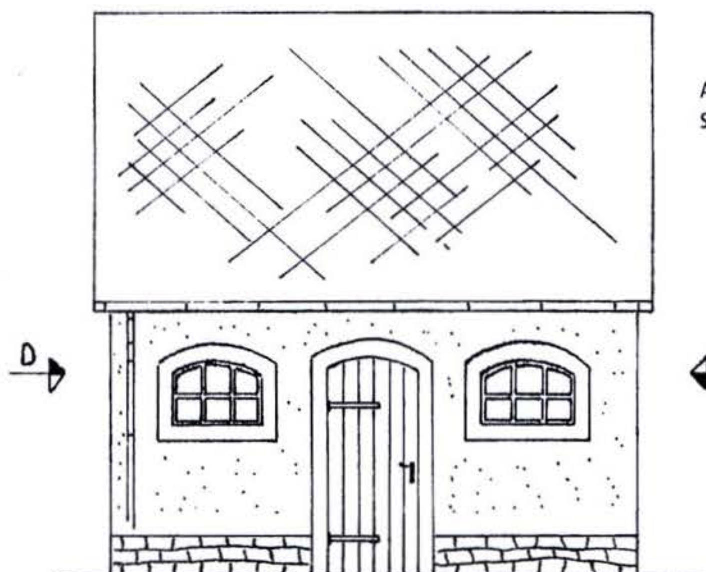
Der umlaufende Bruchsteinsockel entsteht aus handelsüblichen Kunststoffplatten. Auf deren farbliche Nachbehandlung sollte man nicht verzichten. Beispielsweise Model-Master-Mattlacke mit erdigen Farbtönen bieten sich dazu an.

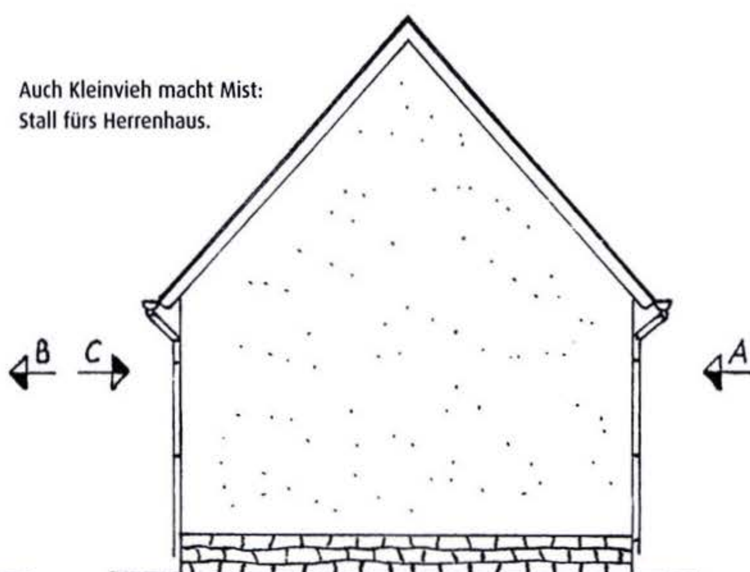
Die Türen und die Sprossenfenster kann man im Eigenbau aus Zeichenkarton herstellen oder auf passendes Material aus der Bastelkiste zurückgreifen. Als Scheiben eignen sich Klarsichtfolie oder transparente Kunststoffplatten. Beim Einsatz von Folien besteht allerdings die Gefahr, dass sie durch Alterungsprozesse spröde werden und irgendwann reißen.

Wer will, kann den bewohnten Teil des Herrenhauses definieren, indem er Gardinen anbringt. Fündig wird man da am schnellsten und preiswertesten in Versandhauskatalogen. Um den Haussegen nicht allzu sehr zu strapazieren, sollte sich der Modellbau-Fan allerdings zuvor vergewissern, dass niemand etwas gegen das Zerschnippeln einzuwenden hat.

Sicher nicht jedermanns Sache ist es, die Schieferdächer der Hahneburg aus selbstgefertigten einzelnen Schieferplatten und dann noch reihenversetzt herzustellen. Auch deshalb wurde beim nebenstehend abgebildeten H0-Modell ein einfacherer Weg eingeschlagen. Die Dachteile bestehen aus im Handel erhältlichen Kunststoffplatten, die nur noch auf Maß gebracht und farblich nachgearbeitet werden müssen. Dafür empfiehlt sich die Verwendung matter stahlblauer Farbe.

Die Dachlängen ergeben sich aus den traufenseitigen Auf-





Auch Kleinvieh macht Mist: Stall fürs Herrenhaus.

risszeichnungen, die Breiten der Satteldachhälften von Herrenhaus und Stall jedoch aus den Giebelansichten. Beim Turmhelm ist zu beachten, dass der Darstellung eine perspektivische Verkürzung zu Grunde liegt. In Wahrheit handelt es sich bei den vier einzelnen Flächen des Pyramidendachs um gleichseitige Dreiecke mit einer Kantenlänge von 5,7 Zentimetern. Nimmt man die Maße nicht nur der Traufenkante direkt aus der Zeichnung ab, erhält man einen flacheren Turmhelm, was den realen Gebäudeproportionen zuwiderläuft, aber gegebenenfalls je nach Platzierung auf der Modellbahnanlage durchaus Sinn machen kann.

Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte sich aus Pappe Dachschablonen anfertigen und eine Passprobe machen.

Bevor die fertigen Dachteile zusammengefügt und auf die Wände aufgeklebt werden, sind die Kanten zwecks besseren Halts anzuphasen.

Es folgt der Anstrich. Während dessen Trocknung bleibt ausreichend Zeit, die drei Schornsteine herzustellen.

Sie entstehen aus handelsüblichen Kunststoffplatten. Dabei ist auf eine vorbildgerechte Übereckmauerung zu achten. Nach dem Zusammenbau empfiehlt sich eine Alterung mit schattengrauem Mattlack. Ist dieser getrocknet, tritt feines Schleifpapier in Aktion. Es macht die Ziegel wieder sichtbar, während die Farbreste nun die Mörtelfugen betonen. Abschließend streicht man den Kaminkopf sowie das Schornsteininnere mattschwarz.

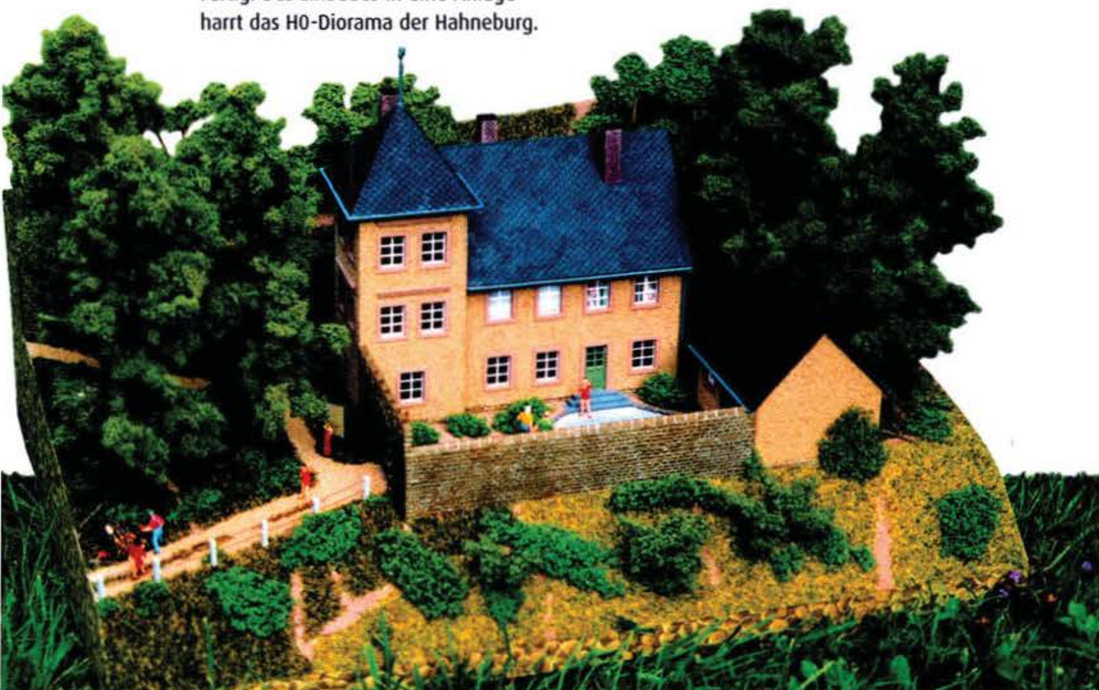
Hurtig aufs Dach gestiegen: Details müssen stimmen

Sind die Schonsteine gesetzt, geht's an die Fertigung der Dachrinnen und Fallrohre. Kunststoffbiegeteile eignen sich gut als Traufen, während die Fallrohre aus 1 Millimeter dickem Kupferdraht Gestalt annehmen.

Bleibt noch die Turmspitze mit dem Wetterhahn, dem der Bau auch den im Volksmund geläufigen Namen Hahneburg verdankt.

Aus 2,5 Millimeter starkem Kunststoffrundmaterial wird die Spitze gestaltet. Vor dem Anspitzen, am besten mit Schleifpapier, bohrt man am oberen Ende ein Loch mit einem Durchmesser von 1 Millimeter für die Aufnahme eines dünnen Drahtes. An diesem wird dann der Wetterhahn, den man zum Beispiel aus Zeichenkarton herstellen kann, befestigt. Die fertige Turmspitze streicht man in mattem Dunkelgrau.

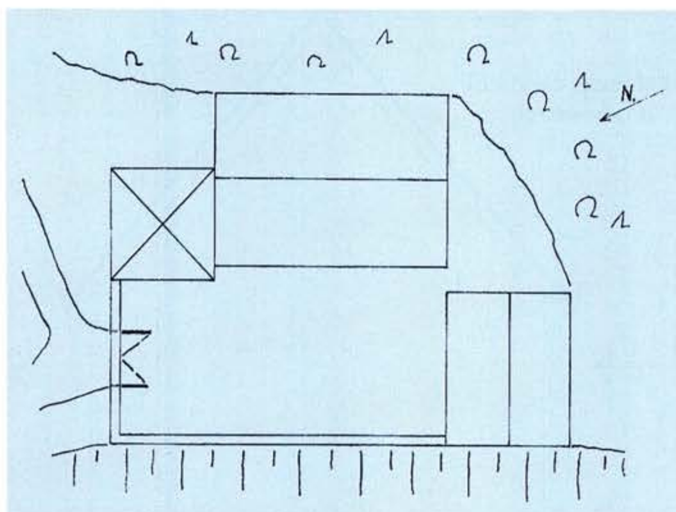
Es ist zweckmäßig, die Turmspitze länger als aus der Zeichnung ersichtlich auszuführen. So kann das Rundmaterial in ein →



Fertig: Des Einbaues in eine Anlage harrt das H0-Diorama der Hahneburg.



Meißen Triebischtal Ende der 70er-Jahre: In unmittelbarer Bahnhofsnähe zeichnet sich der markante Burgturm ab.



Hanglage: Die topographische Skizze zeigt das nach Westen ansteigende, nach Osten hin aber steil abfallende Terrain.

zu bohrendes Loch an der Pyramidendachspitze eingeführt und sicherer befestigt werden.

Sind die Gebäude errichtet, kann man sich nun der Umfeldgestaltung zuwenden. Hauptgebäude und Stall stehen im rechten Winkel zueinander. Der Burghof wird durch eine Bruchsteinmauer mit seitlichem zweiflügeligen Tor begrenzt.

Für die Burgmauer eignen sich durchaus handelsübliche Kunststoffplatten. Klebt man sie Rücken auf Rücken, erhält man eine glaubhafte Mauerstärke. Das Burgtor entsteht aus 2 Millimeter breiten Furnierstreifen. Für den gepflasterten Burghof kann man sich beispielsweise einer Platzfolie aus dem Sortiment der Firma Busch bedienen.

An der Rückseite des realen Hahneburg-Hauptgebäudes wird der bewaldetete Felshang durch Stützmauern abgefangen. Im Modell fand zu diesem Zwecke rustikales Bruchsteinmauerwerk in Form von Hekidur-Platten Verwendung. Vor der Anpassung (siehe obiger Lageplan) sollte das Mauerwerk einer Alterung unterzogen werden. Mit Model-Master-Farben, mattes Schattengrau für die Fugen, mattes Gelbgrau für die Bruchsteine, erzielt man gute Resultate.

Eine der Hanglage geschuldete bauliche Besonderheit dieser wie auch anderer Burgen, sei hier nur am Rande erwähnt. Sie ins Modell umzusetzen, ist aber wegen der Nichteinsehbarkeit eher überflüssig: Die Hahneburg verfügte an der Rückseite über einen in den Fels gehauenen so genannten Eiskeller zum Einlagern von Spieisen und Getränken. Ob dieser Felsenkeller zu Zeiten eines mittelalterlichen Vorgängerbaues auch als geheimer Fluchtweg diente, bleibt jedermanns Phantasie überlassen. Ungewöhnlich waren solche Lösungen jedenfalls nicht.

Da das Burg-Ensemble zum Einbau in eine Modellbahnanlage gedacht ist, bietet sich als Basis eine 5 Millimeter dicke Sperrholzplatte an. Die Platte samt Modell kann so an jeder beliebigen Stelle und Hanghöhe in die Anlage integriert werden.

Aus welchem Material die Landschaft geformt wird, ist unerheblich. Da ein solches Minidiorama keine große Grundfläche benötigt, bietet sich beispielsweise für die Formung des umgebenden Geländes die klassische Konstruktion aus

Ansicht von Südwesten gen Burgtor: Die Zeichnung ist hier zum Nachbau exakt im Maßstab 1:87 abgedruckt.

C

A

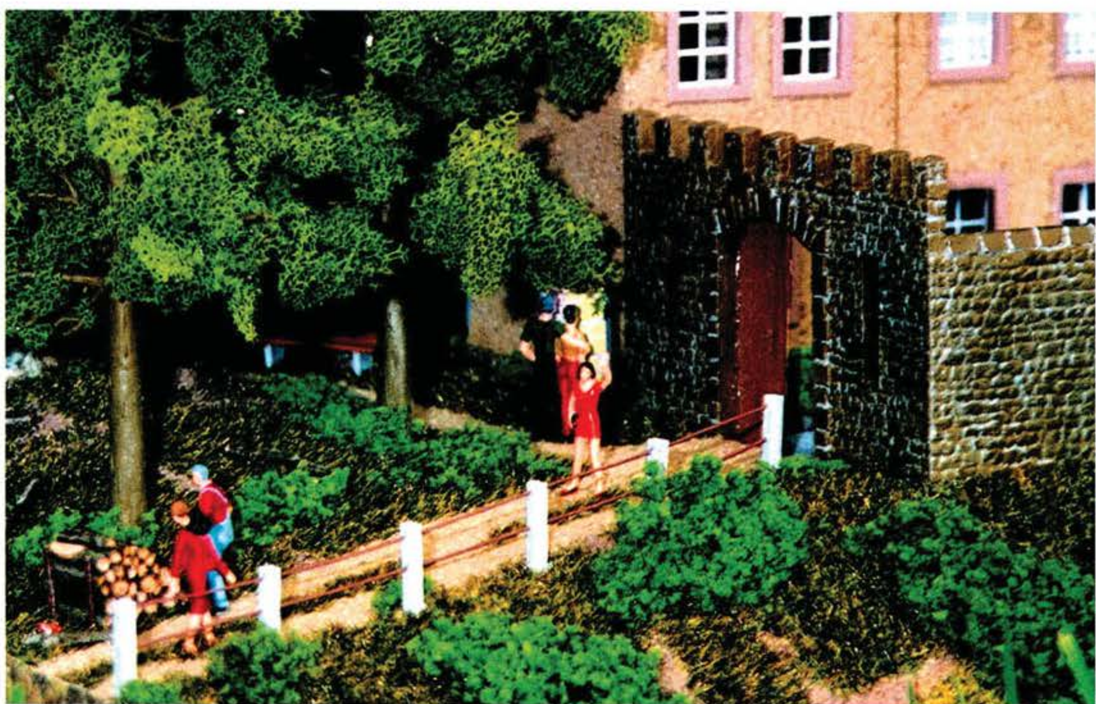
Ansicht D

Wellpapprippen und mehrschichtig darüber verleimtem Zeitungspapier an.

Als Basis für die Begrünung dienten im präsentierten Beispiel Auhagen-Geländebaumatten. Zwei verschiedene Farbtöne sind in jedem Fall erforderlich, da offene Wiese deutlich heller ausfällt als der teilweise grasbedeckte Waldboden.

Der felsige Hang erlaubt die Darstellung kleinerer Felsbrocken und Erdflecken ohne Bewuchs. Naturbelassene Steine gleicher Gesteinsart sind als Miniaturfelsen keine schlechte Wahl. Auch bei den Erdflecken und dem Fußweg zur Burg kam Naturmaterial zum Einsatz: Feiner Sand, zum Teil farblich nachbehandelt, erfüllte den Zweck vollkommen.

Fotos: K.-D. Adomat



Die täglichen Führungen durch die vorbildlich restaurierte Hahneburg stoßen auch bei jungen Leuten auf Interesse.

Grüner Daumen hilft bei Gestaltung der Umgebung

Fehlt noch die Bepflanzung. Auch dabei bleibt die Auswahl des Materials den Gepflogenheiten und Vorlieben der Modellgärtnerinnen und -gärtner und ihren grünen Daumen überlassen. Gute Ergebnisse bei der Begrünung der Bruchsteinmauer erzielt man beispielsweise mit Heki-Flor. Für größere Büsche bietet sich etwa das Heki-Produkt „Realistic kreativ" an, bei den Laubbäumen machen Heki-Artline-Erzeugnisse nach der farblichen Nachbehandlung eine gute Figur.

Um den Bäumen einen sicheren Halt zu geben, bohrt man den Stamm von unten an. Ein eingesetzter dünner Nagel hat zudem den Vorteil, problemlos verschiedene Baumstandorte erproben zu können.

Das Schutzgeländer am Burgweg entstand aus hölzernen Quadratstäben (2x2 mm) und dünnem Draht, der durch 1 Millimeter dicke seitliche Bohrungen geführt wird.

So, nun aber genug der Anregungen und frisch ans Werk: Die Hahneburg wartet auf den Nachbau!

Klaus-Dieter Adomat/hc

A

C

Ansicht B

Zeichnungen: K.-D. Adomat

Herrenhaus-Giebelseite, Ansicht von Nordosten: Auch dieser Aufriss ist für H0 maßstäblich dargestellt.

BASTELTIPPS

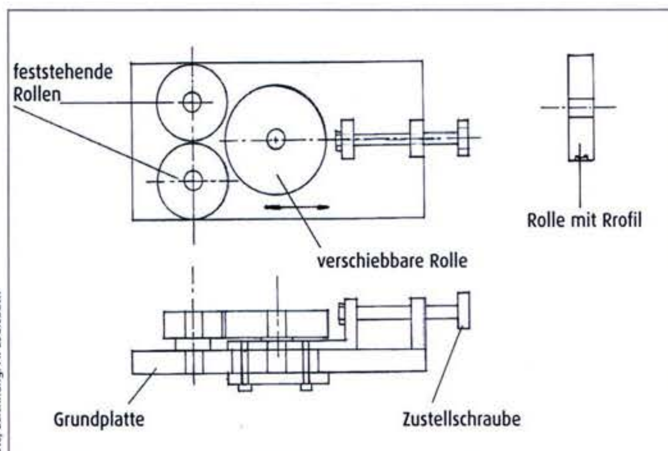
Auf Biegen ohne Brechen

Um akkurate Bögen mit Flexgleis zu verlegen, empfiehlt es sich, die Schienen vorzubiegen.



Mit der Schraube justiert man die große Rolle. Je näher diese bei den beiden kleinen steht, um so enger ist der gebogene Radius.

■ Beim Verlegen von Flexgleisen entstehen beim Biegen Spannungen, die das Schwellenband aufnehmen muss. Das Gleis ist darum gut auf dem Trassenbrett oder der Korkunterlage zu befestigen. Biegt man die Profile mit einer Vorrichtung vor, lassen sich die Spannungen stark reduzieren und bei der Verlegung exaktere Radien erzielen. Zum Vorbiegen müssen die Profile allerdings aus den Schwellenbändern gezogen werden. Zwischen den drei Rollen in denen das halbe Profil eingestochen ist, zieht man die Schiene durch. Die mittlere Rolle ist, wie auf der Zeichnung dargestellt, verschiebbar gelagert. Der Biegevorgang funktioniert wie folgt: Profil ist zwischen den fest stehenden und der verschiebbaren Rolle einzulegen. Danach verändert man mit der Zustellschraube den Rollenabstand und zieht das Schienenprofil hin und her. Wenn man den gewünschten Radius auf Papier oder Karton verewigt, lässt sich der in der Biegevorrichtung erzielte Radius sogleich überprüfen. *Andreas Ebersbach*



Foto, Zeichnung: A. Ebersbach



AUS DER IDEENKISTE

Rüttelplatte aus dem Sexshop

■ Beim Herstellen von Teilen aus Gießharz ergibt sich immer wieder das Problem der eingeschlossenen Luftblasen. Diese zu entfernen oder auszugleichen, ist ein Geduldspiel. In der Bautechnik kennt man zum Verdichten von Beton die Rüttelplatten. Eine Mini-Rüttelplatte lässt sich einfach aus einem Vibrator herstellen, den es im Sexshop gibt. Diesen Vibrator beraubt man mit der Säge seiner Spitze, fixiert eine Kunsstoff-Platte mit Sekundenkleber und spannt das ehemalige Sexspielzeug so in den Schraubstock ein, dass die Platte waagerecht liegt. Da die Geräte mit sehr unterschiedlichen Intensitäten vibrieren, sollte man beim Kauf auf eine möglichst hohe Frequenz achten. Nur keine Hemmungen im Laden, der Erfolg rechtfertigt die Methode. *Werner Ilgner*

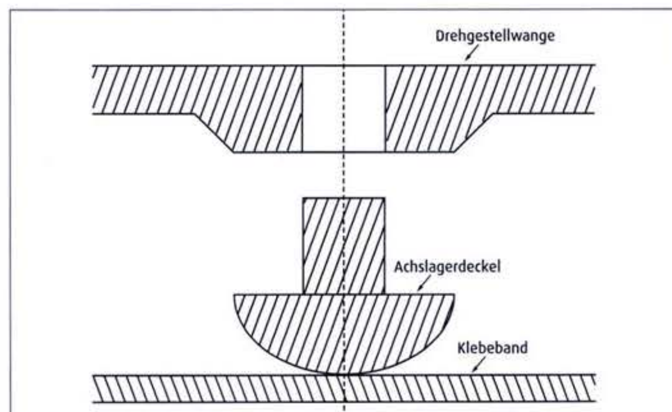
Gleise sauber mit Kunststoffvlies

■ Maler-Fachgeschäfte führen Kunststoff-Vlies der Marke Eberflex. Ein postkartengroßes Stück kostet etwa 2 Euro. Eine LGB-Anlage mit etwa 150 m Gleislänge kann man etwa 20 mal reinigen, bevor das Vlies verbraucht ist. Im Gegensatz zu herkömmlichen Schleifkörpern, die Riefen in die Schienenprofile kratzen, was früher oder später zu einer noch stärkeren Verschmutzung führt, hinterlässt das Vlies nur blanke Schienenköpfe. Besonders geeignet für die Modellbahn sind die Typen A180 (mittel) und S320 (fein). *Götz R. Schaude*

Lagerhaltung

Die Montage der Achslagerdeckel an Heris-Wagen erleichtert Klebeband.

■ Die Montage der Achslager-Deckel an den schönen Schnellzugwagen von Heris ist eine fummelige Angelegenheit. So springen diese kleinen Teile häufig aus der Pinzette und verabschieden sich auf Nimmer-Wiedersehen. Der Fluchtgefahr gebietet ein etwa 5 mm breiter Streifen Klebeband Einhalt. Diesen drückt man an den Kopf des Achslager-Deckels und nimmt das gute Stück so auf. Die Klebekraft von Tesas doppelseitigen Klebeband reicht gerade aus, dass der Deckel nicht abfällt. Die Klebestelle an der Drehgestellwange wird mit Klebstoff eingestrichen. Nun führt man den Achslagerdeckel in die Bohrung ein und zieht das Klebeband vorsichtig ab. Wenn es bei der Montage von Zurüstteilen eng zugeht, kann man doppelseitiges Klebeband auch auf der Klinge eines kleinen Schraubendrehers fixieren. *Klaus Barth*



Zeichnung: K. Barth

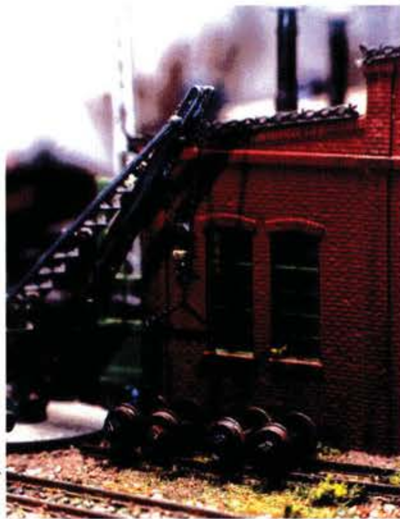


Foto: U. J. Peters

Der Kran, der gleich eine Achse aufnehmen wird, stammt von Jouef. Die Radsätze eignen sich aber auch als Ladegut.

Zum Schutz mit Lager

Beim Vorbild werden Achsen zur Aufarbeitung mit Lager gelagert.

■ Aus den Teilen alter Waggon-Fahrgestelle lassen sich die Gelände von Bahnbetriebswerken vorbildgerecht detaillieren. Bei der Platzierung von Radsätzen im Modell-Bw fällt zunächst die Spitzenlagerung negativ auf. Außerdem verbleibt beim Vorbild als Schutz vor Rost das Achslager-Gehäuse meist auf der Achse. Um das darzustellen, klebt man einfach die zuvor ausgeschnittenen oder ausgesägten Achslager mit Sekundenkleber auf die Achsstummel. Besonders gut wirken im Bw Finescale-Radsätze. *Uwe Jens Peters*

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Reko-Achslager

Wenn sich das Achsende ins Lager frisst, ist es mit dem Rollen vorbei.

■ Bei drei günstig erworbenen Trix-Wagen waren die Achslager so ausgeschlagen, dass sich die Modelle als nicht mehr rollfähig erwiesen. Zur Wiederherstellung schied der Einbau neuer Untergestelle aus Preisgründen aus. Stattdessen kommen Unterlegscheiben der Dimension M1,4 als neue Lager zum Einsatz. Diese klebt man mit Sekundenkleber über die alten Achslager und schon ist die Rollfähigkeit wieder hergestellt. *Dieter Droll*

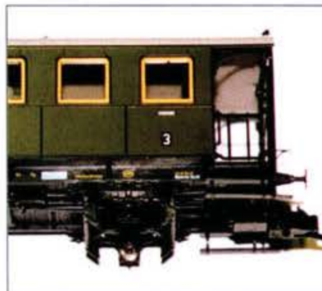


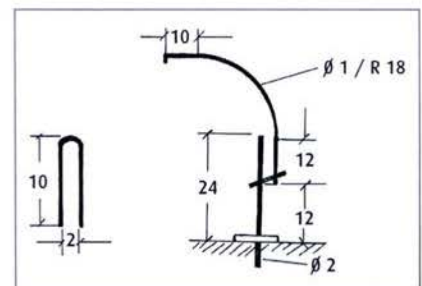
Foto: D. Droll

Mit der neuen Achslagerbuchse rollt der Oldtimer wieder wie zu seinen besten Zeiten.

Summertime

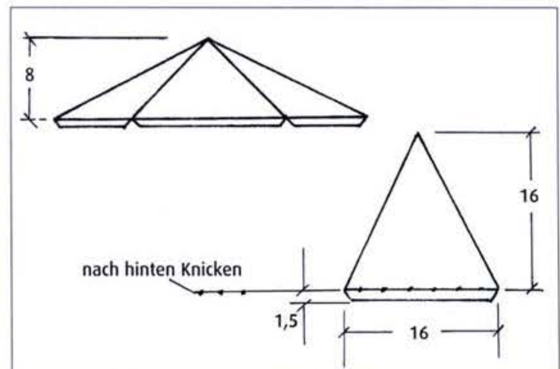
Ein Sonnenschirm schützt die Preiserlein.

■ Da Familie Preiser gerne draußen speist, liegt die Beschaffung eines Sonnenschirmes für den H0-Garten nahe. Der Schirm entsteht aus farbigem Zeichenkarton, der zunächst mit später wieder ablösbarem Fixogum auf Millimeterpapier geklebt wird. Diese Maßnahme gewährleistet größtmögliche Präzision beim Aufzeichnen der Einzelteile. Nachdem die sechs Segmente zu Karton gebracht wurden, schneidet man sie aus und klebt sie stumpf aneinander. Die in der Zeichnung angegebenen Maße ergeben einen Schirm mit dem Vorbild-Durchmesser von 2,8 m. Eine Durchgangshöhe von 23 mm im Modell (2 m im Original) sollte man nicht unterschreiten. Die drei Teile des Ständers bestehen aus unterschiedlich starkem Kupferdraht und werden mit einem Bügel miteinander verklebt oder verlötet. Der Ständer sollte in die Anlageplatte eingelassen sein. *Wolfgang Weis*

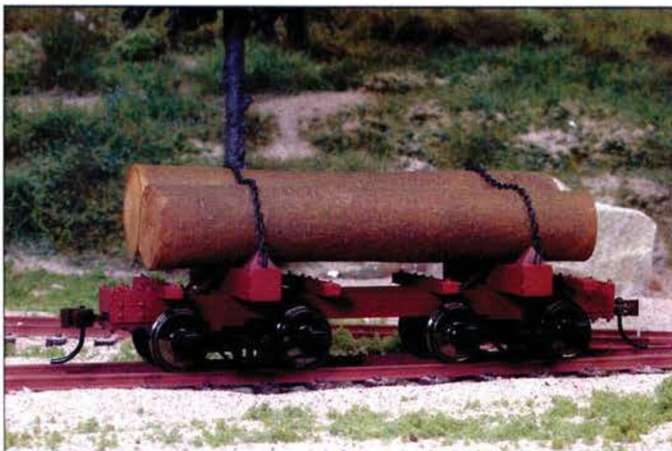


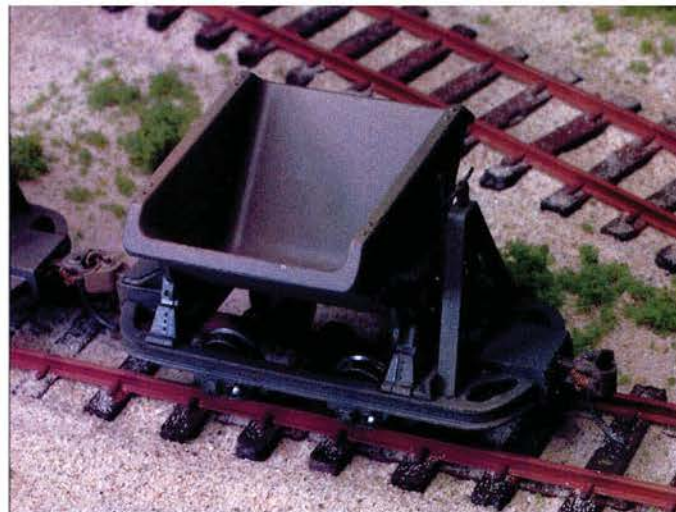


Foto, Zeichnungen: W. Weis



Da Gäste kommen, wird schnell noch ein Stuhl geholt.





Die aus Metall gefertigten Logcars tragen Baumstämme aus Resin, deren Oberfläche wie die von echtem Holz wirkt.

Fein detailliert und aus Metall gefertigt dürften die Modelle mit Sicherheit auch auf europäischen 0e-Anlagen heimisch werden.

Die Waldfee

Ob im Wald oder in der Grube: Bachmanns On30-Modelle machen Spaß beim Spiel.

Sie mögen keine langen Mini-Züge aus Plastik, die über blitzblanke, schnurgerade Magistralen donnern, keine riesigen Bahnbetriebswerke oder enorme Schattenbahnhöfe? Dann hat Bachmann das Richtige für Sie.

In der Baugröße On30 entdecken Sie die Langsamkeit. Der Zug darf dabei über jochweise in leichten Schlangenlinien verlegte Gleise schaukeln. Die Vorbilder der als Shay bezeichneten Zweizylinderlok mit dem außermittig sitzenden Kessel stammen aus Amerika. Einige dampfen, heute als Museumsloks, oft seit fast 100 Jahren durch die Wälder. Die Modelle können auf handelsüblichem H0-, aber auch auf 0e-Gleismaterial ihrer Arbeit nachgehen. Die Gleise auf den Bildern stammen von Peco, der Weichenumstellhebel von Weinert. Der Kleinserienspezialist vertreibt das Schienenmaterial in Deutschland.

Das Modell-Getriebe übersetzten die Bachmänner so, dass die Shay bei 14 Volt mit gerade einmal 26 km/h angenehm leise über die Gleise fährt. Aus diesem Tempo rollt sie bei Stromunterbrechung noch knapp fünf Zentimeter weiter. In der Ebene zieht der 430 g schwere Vierachser 60 g über die Seilrolle, was einer Last von etwa zwölf vierachsigen Logcars (Holztransportwagen) von Bachmann entspricht. In der Drei-Prozent-Steigung schwinden die Kräfte bei etwa acht Logcars (41 g), auf der Acht-Prozent-Rampe dürfen es noch drei Waggons (25 g) sein. Unter dem wahlweise mit Feuerholz-, Kohle- oder Öltank-Imitation zuzurüstenden Aufbau finden sich sogar eine achtpolige Digitalschnittstelle und ausreichend Platz für einen Digitaldecoder. Mit einem DCC-Baustein ist eine Minimalgeschwindigkeit von weniger als 2 km/h zu erzielen.

Die Detaillierung des Metall-Modells erfüllt mit vielen freistehend angesetzten Armaturen auch hohe Ansprüche. Besonders interessant ist natürlich das Spiel der sich während der Fahrt bewegenden Zylinder zu beobachten. Beschriftet ist die Lok als Nummer 4 der fiktiven Little River Logging Company.

Als Kupplung kommt Bachmanns E-Z-Mate-Kupplung zum Einsatz. Eine Beleuchtung besitzt die Lok nur an der Front. Einen idealen Anhang für die Shay stellen die sehr gut detaillierten vierachsigen Skeleton-Logcars dar, die Bachmann in einem Dreier-Set offeriert. Mit 153 g inklusive der gelungenen Nachbildung der Holzladung aus Resin zählen die Metall-Wag-



Eine besonders gute Figur machen die Bachmann-Fahrzeuge auf den schönen 0e-Gleisen von Peco

gons zu den Schwergewichten auf dem Schmalspur-Gleis. Die Imitationen der Metallbänder, die beim Original die Querbalken auf dem Längsträger halten, die tiefen Gravuren und die Ketten zur Fixierung des Ladeguts gefallen. Auch wenn die Shay eher selten im Mineneinsatz gestanden hat, macht sie auch mit den zweiachsigen Kipploren eine gute Figur. Die ebenfalls in einem Dreier-Set gelieferten Wagen bestehen aus Metall und haben selbstverständlich kippbare Mulden. Die putzigen Loren werten übrigens auch europäische 0e-Anlagen auf.

Die Shay kostet im Laden etwa 275 Euro, das Dreier-Set Skeleton-Logcars sollte etwa 75 Euro, die Muldenkipper sollten maximal 60 Euro kosten. Die Preise dürfen angesichts der Baugröße und der wertigen Metall-Ausführung als günstig gelten. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

Lok

PRO Feine Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; leiser Lauf; gute Zugkraft; serienmäßige Digital-Schnittstelle; Metallgehäuse

KONTRA Fiktive Bahngesellschaft

PREIS Etwa 275 Euro

URTEILE 4,5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

Wagen

PRO Metall-Konstruktion; feine Detaillierung; auch für europäische Anlagen geeignet

KONTRA -

PREIS Logcars (3 Stck.) 75 Euro Kipploren (3 Stck.) 60 Euro

URTEILE 5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Rocos S 10.1 Bauart 1914 ist eine passende Lokomotive für Brawas neue Schnellzugwagen.

Traumwagen

Die Vorbilder galten einst als Meilensteine. Brawa setzt den eisernen Preußen jetzt in H0 ein Denkmal.

„Freude schöner Preußenwagen...", singt der Modellbahner angesichts der fein detaillierten preußischen H0-D-Zugwagen in DRG-Ausführung.

Zwischen 1913 und 1918 beschaffte die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) 528 eiserne D-Zugwagen als Nachfolger der hölzernen Typen, wie sie Fleischmann im H0-Sortiment führt. Ab 1920 orderte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) weitere 436 Waggons. Somit bildeten die knapp über 20 Meter langen Vierachser das Rückgrat des Schnellzugverkehrs in den 20er-Jahren bei der DRG.

Besonders beeindruckt an den Neukonstruktionen die geringe Materialstärke der zahlreichen angesetzten Teile, die dem mit unzähligen Nietreihen versehenen Wagenkasten den letzten Schliff geben. Sämtliche Fenstereinsätze schließen spaltfrei mit dem Aufbau ab und weisen sehr exakt aufgedruckte Andeutungen der Fensterrahmen mit sehr fein ausgeführten Lüftern auf. Die mehrteiligen Schwanenhals-Drehgestelle, die nach ihrem Herkunftsland auch als amerikanische Drehgestelle bezeichnet werden, haben dünne Wangen, runde Schraubenfedern und sehr fein ausgeführte Nachbildungen der Wiegenblattfedern. Gut gefällt die seidenmatte Lackierung inklusive des dunkler gehaltenen Dachs, und auch die Beschriftungsqualität genügt hohen Ansprüchen. In dieser Preisklasse sollten aber erhabene Schilder ebenso beiliegen wie die in dieser Epoche noch allgegenwärtigen Wagenordnungsnummern. Den löblich unterschiedlich geformten Inneneinrichtungen hätte eine Lackierung gut gestanden.

Serienmäßig tragen beide Stirnseiten eingezogene Faltenbälge, deren Austausch gegen die im Zugverband notwendigen ausgefahrenen Ausführungen ein Ausschneiden der Verpackung vor dem Zurücklegen bedingt.

Das Unschöne an Traumwagen ist der zumeist (ab-)gehobene Preis. Da machen auch Brawas Vierachser keine Ausnahme. Trotz der hervorragenden Ausführung liegen 80 Euro eindeutig jenseits der Schmerzgrenze für Waggons. Schließlich bestanden D-Züge im allgemeinen aus mehreren Wagen. Und als Kurswagen eingestellt, lassen die Brawa-Konstruktionen betagtere Schnellzugwagen der Mitbewerber wahrlich alt aussehen. *Jochen Frickel*



Detailfetischisten kommen bei den Vierachsern voll auf ihre Kosten. Einen eingezogenen Faltenbalg trugen beim Vorbild nur die Endwagen.

AUF EINEN BLICK

PRO Sehr scharfe Gravuren; konturenscharfe Bedruckung; fein detaillierte Drehgestelle; gute Fahreigenschaften

KONTRA Sehr hoher Preis; keine erhabenen Schilder

PREIS Etwa 80 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Nebengeräusche

Eine gute Idee hatte Noch mit seiner neuen Sound-Station, die das Anlagenleben aufpeppt.

AUF EINEN BLICK

PRO **Extrem einfacher Aufbau; ausreichende Kabellänge, solide Ausführung; logische und gute Fernbedienung, viele realitätsnahe Geräusche**

KONTRA **Manche Geräusche sind zu extrem; mehr eisenbahntypische Geräusche wünschenswert; Einteilung zwischen Dauer- und Momentgeräuschen**

PREIS **89,50 Euro**

URTEILE ■■■

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Zwei Aktivlautsprecher mit Netzteil und eine Fernbedienung sind die Bestandteile der Noch-Sound-Station. Alles ist blitzschnell aufgebaut und kinderleicht zu bedienen.

Die Fernbedienung bietet zwölf Momentgeräusche, die per Tasten aktiviert werden. Darunter befinden sich acht typische Eisenbahngeräusche wie Signalhorn, Bremsgeräusch und Bahnsteigansagen. Vier weitere Geräusche, etwa ein krähender Hahn und das Martinshorn, bringen Leben auf die Anlage. Mit Schiebeschaltern können sechs Dauersounds erzeugt werden: Dampflok, Diesellok, Gleisgeräusch, aber auch Kühe auf der Weide sind im Angebot. Zu einem Dauerton kann immer noch ein Momentgeräusch hinzugefügt werden.

Grundproblem der Fahrzeugsounds ist, dass sie monoton sind. Sie können nicht den aktuellen Fahrzustand simulieren, wie das bei einer Lok mit Sounddecoder geschieht. Da wäre es schön gewesen, wenn noch Geräusche der anfahrenden Loks zur Verfügung stünden. Bei dem Straßengeräusch meinte man es bei Noch zu gut: Nicht einmal in Neapel dürften so viele Autohupen gleichzeitig tröten. Die Sound-Station ist eine nette Spielerei, die ihren Preis hat, um eine Geräusch-Kulisse auf die Anlage zu bringen. *Stefan Alkofer*



Foto: Frickel

Die Noch-Sound-Station besticht in ihrer Einfachheit, wäre aber auch noch ausbaufähig bezüglich der angebotenen Sounds.

Sprung-Kissen

Zurück zu den Wurzeln und ein elastischer Satz nach vorn: Nach langer Pause hat Wiking im Peltzer-Jubeljahr die Figuren wiederentdeckt.

AUF EINEN BLICK

PRO **Realitätsnahe Darstellung; Detaillierung und Bemalung steht Hartplastikfiguren kaum nach; Elastizität verhilft einfach zu Positions-Varianten**

KONTRA **Bei anhaltender Ausnutzung der Elastizität der Floriansjünger droht ein Abblättern der Farbe; der Klammergriff am Polster eher instabil**

PREIS **Zirka 7,60 Euro**

URTEILE ■■■▴

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Bis in die 60er-Jahre gehörten Tankwarte und Verkehrspolizisten zum Standardzubehör bei Wiking Danach wurde es, abgesehen von Fahrzeuglenkern, still um die Berliner Mini-Menschen. Im Jubiläumsjahr des Gründers Friedrich Karl Peltzer erinnert sich das Unternehmen auch bei den Figuren an seine Wurzeln.

Zusätzlich zu einem Feuerwehrmaschinisten mit Tragkraftspritze überrascht Wiking mit einem Floriansjünger-Sextett im Sprungpolster-Einsatz. Die H0-Figuren sind vollelastisch dank der trotz Lackierung gummiartigen Konsistenz. Man muss schon sehr genau hinschauen, um überhaupt einen Unterschied zu Hartplastikfiguren zu erkennen. Leider ist die Farbe nicht ganz so elastisch, was bei häufigem Umgang stört. Auch der Klammergriff der sechs Blauröcke könnte etwas stabiler sein.

Aber sonst, Helm ab vor diesem innovativen elastischen Sprung nach vorn! *Karlheinz Haucke*


Foto: Frickel

Der Menschenrettung per Sprungpolster steht nun auch in H0 nichts mehr im Wege. Die Wiking-Feuerwehr reagiert elastisch auf jede Einsatzlage.

Kontrollraum überm Gleis

Stellwerke sind die Schaltzentralen für sicheren Bahnbetrieb. Auhagen erweitert mit einem neuen Reiterstellwerk die Angebotspalette in H0.

Das Auhagen-Reiterstellwerk 11386 ist eine Wiederauflage der alten Vero-Formen in der so genannten Raumzellenbauweise. Diese nimmt dem Bastler einige Mühe ab und bietet zugleich beim Zusammenbau exakte rechte Winkel an den Gebäudeecken, was den Bau des Modells erheblich vereinfacht und beschleunigt. Hierdurch eignet es sich auch ganz besonders für Hobby-Einsteiger oder Menschen mit zwei linken Händen. Insgesamt sind die Bauteile sorgfältig ausgeführt, Versäuberungsarbeiten an den Bauteilen können größtenteils entfallen.

Foto: M. Tiedtke



Trotz des Gebäude-Maßstabs braucht sich die 52 nicht zu ducken.

Auch das Innenleben wurde nicht vergessen. Eine einfache Einrichtung lässt sich aus den beiliegenden Ausschneidebögen aus Papier erstellen. Die Fenster sind mit der beiliegenden Klarsichtfolie einfach zu verglasen.

Das im Maßstab 1:100 gehaltene Modell ist in der Form kompakt und benötigt darum recht wenig Stellfläche. Dennoch fällt der Unterschied zum exakten H0-Maßstab auf den ersten Blick nicht auf. Dadurch bietet sich das Stellwerk gerade für den Modellbahner mit räumlichen Beschränkungen an.

Insgesamt ist Auhagen ein schönes und ansprechendes Modell gelungen, das sich problemlos bauen lässt und sicher viel Zuspruch erfahren wird.

Stephan Geiberger

AUF EINEN BLICK

PRO Problemloser Bau durch fertige Geschosselemente; recht filigrane Ausführung; verständliche Bauanleitung; gutes Preis-Leistungsverhältnis

KONTRA Oberleitungsbetrieb nur mit abgesenkten Fahrdrähten möglich; Maßstab etwa 1:100

PREIS Etwa 18 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Farbecht

Die meisten Modellbahn-Artikel geben den fabrikneuen Zustand wieder. Wer realistisches Aussehen wünscht, muss zu Farbe und Pinsel greifen.

Rost ist auf der Eisenbahn allgegenwärtig. Da können die Betreiber ihrem Inventar eine noch so gute Pflege angedeihen lassen, nach drei Monaten im Freien setzt sich der Rost wieder durch.

Für den Hobbybereich bietet EFCO in der Produktlinie Decoupaint Antik Farben mit Struktureffekt an, die feine feste Pigmente enthalten. Besonders geeignet für die Modellbahn ist der Farbton Herbstrot (Art.-Nr. 9315679), der bei einem Piko-Selbstentlader in den eingezogenen Bereichen oberhalb der Seitenwand mit einem Borstenpinsel aufgetupft wurde. An der Seitenwand kam aus der Serie Decoupaint Patina der Farbton Rostrot (Art.-Nr. 9315879) zum Auftrag. Die beiden Rottöne sind sich so ähnlich, dass sie bedenkenlos an ein und demselben Gegenstand verwendet



Pikos Selbstentlader ist ein dankbares Objekt für die Farben.

werden können. Nach etwa acht Minuten ist eine Lackschicht durchgetrocknet und kann überstrichen werden. Während sich die nahezu geruchsfreie Farbe auf Wasserbasis im flüssigen Zustand mit Wasser verdünnen und auswaschen lässt, ist sie getrocknet sogar witterungsbeständig und lichtecht.

Ein weiteres Anwendungsgebiet erschließt sich beim Gleisbau. So findet man beispielsweise Stahlschwellen in Bahnhöfen. Tillig stellt in H0 unter dem Namen Pilz Elite (Art.- →



Zweimal Stahlschwellengleis: Vorne Tillig-TT, hinten Tillig H0 (Pilz Elite).

Nr. 85136) und in TT im Modellgleissystem (Art.-Nr. 83136) solche Stahlschwellen-Flexgleise her. Unter den Artikelnummern 85036 (Länge 5,4 cm) beziehungsweise 83036 (Länge 8 cm) kann man Schwellenbänder auch einzeln erwerben. In diese lassen sich bereits brünierte 1000-mm-Schienenprofile einziehen, die Tillig als 2,1 mm hohe Exemplare für beide Baugrößen unter der Artikel-Nummer 85500 anbietet. Bevor der Modellbahner die Schienenprofile einzieht, betupft er die Schwellenbänder von beiden Seiten mit EFCO Decoupaint Patina Rostrot. Nach etwa drei Minuten ist die Farbe angetrocknet, so dass man den Schwellenbändern in Längsrichtung mit fast trockenem Pinsel Farbe wegnimmt, um die Kanten der Schwellen hervorzuheben. Anschließend schiebt man das Profil ins Schwellenband. Gerade mit den bereits brünierten Schienen ergibt sich ein stimmiges Bild. Laut Hersteller hält die Farbe auf Kunststoff, Holz, Metall, Keramik und Stein.

Eine 50-ml-Kunststoffflasche kostet im Bastel-Fachhandel, oder Künstlerbedarf etwa 3,90 Euro. Ein Direktvertrieb erfolgt nicht. Im Internet kann man unter http://www.efco.de nach Händlern in der Nähe fahnden.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Sehr gut mit dem Pinsel zu verarbeiten; geruchsarm; schnell trocknend; wasserverdünnbar; hält auf vielen Materialien

KONTRA Kein Direktversand

PREIS Etwa 3,90 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale + Tendenz

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Bitte ein Bit

Gute Langsamfahreigenschaften sind auch im Digitalbetrieb längst nicht selbstverständlich. Zimos neuer DCC-Decoder MX63 hilft da weiter.

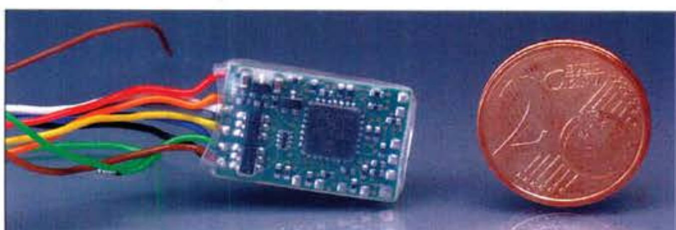
So fein programmierbar heutige Decoder auch sein mögen, in vielen modernen Triebfahrzeugen mit niedrigen Anfahrspannungen von etwa 1 Volt zeigen sie sich überfordert. Der österreichische Digital-Spezialist Zimo löst das Problem durch eine spezielle Beschleunigungsregelung.

In Bachmanns noch nicht eingefahrener Shay mussten das Verfahren und die Lastregelung zeigen, was sie können, da die Lok analog im unteren Geschwindigkeitsbereich noch nicht richtig rund lief. Mit dem auf 28 Fahrstufen voreingestellten Zimo-Baustein ist davon nichts mehr zu spüren. Mit weniger als 1 km/h kriecht die Lok selbst durch enge Kurven und über Weichenstraßen. Noch bemerkenswerter ist die Verbesserung der Fahreigenschaften bei der mit Glockenankermotor ausgestatteten württembergischen K von Trix und der Dampfspeicherlok desselben Herstellers, in der ein Trommelkollektor-Motor werkelt. Bei beiden ließ sich kein Anfahrruck mehr erkennen.

Löblich ist die Umhüllung des Decoders mit einem Kunststoffmantel. Ebenfalls ein Lob verdient die umfangreiche Bedienungsanleitung, die jede Menge Informationen für den versierteren Digital-Bahner bereit hält, aber auch Laien hilft, die Vorgänge im Decoder zu verstehen. Da der Hersteller die Grundeinstellung jedoch bereits sehr praxisgerecht gewählt hat, brauchen Laien höchstens die Lokadresse zu ändern.

Freunde gepflegten Digital-Rangierbetriebs sollten Zimos MX63 unbedingt in ihre Auswahl einbeziehen. Zumal der Preis mit 34 Euro recht moderat ausfällt. Informationen erhält man auf der Zimo-Homepage www.zimo.at. Dort findet sich auch ein Händlerverzeichnis.

Jochen Frickel



Dank der kompakten Bauweise findet der Zimo-Decoder auch in kleinen Fahrzeugen Platz.

Auf einen Blick

PRO Exzellente Langsamfahreigenschaften; geringfügig gesenktes Geräuschniveau; gute Bedienungsanleitung; mit Schnittstellen nach NEM 651 und NEM 652 lieferbar

KONTRA Kleines Händlernetz

PREIS Etwa 34 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale + Tendenz

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Features (Auszug)

Abmessungen: 20 x 12 x 4 mm; Total-Dauerstrom 1,2 A; Motor-Dauerstrom 1 A (Spitze 3 A); 4 Funktionsausgänge mit Summenstrom 0,5 A; Susi-Schnittstelle für Soundbaustein; Adressen 1-10239; 14, 28, 128 Fahrstufen (28 FS voreingestellt); geräuscharme Hochfrequenzansteuerung; Überbrückung von Kontaktunterbrechung bis 1 Sek; Analogbetrieb möglich; optimierbare Lastregelung; voll geeignet für Glockenanker-Motoren; Rangiertaste; Zimo-Zugbeeinflussung und Zugnummernerkennung; NMRA-Function-Mapping; erweitertes Zimo-Function-Mapping; amerikanische Lichteffekte; dimmbare Lichtausgänge; Update-Möglichkeit in Zimo-Werkstatt; Artikelnummern: MX63 (nur Kabel), MX63R (NEM 652), MX63F (NEM 651)

Einer der Kritikpunkte: Diesem Kranhaken-Konstrukt hielte der sonst gute Giebel nicht stand.



Backstein-Remake

Norddeutschland ist im Kommen auf der Modellbahn. Faller nutzt das Interesse und legt in H0 ein Stadthaus aus Backstein wieder auf.

Der Süden stellt bei vielen Anlagen den thematischen Schwerpunkt der Modellumsetzung dar. Die meisten Hersteller haben entsprechende Gebäude auch in reichhaltiger Auswahl. Bauten, die typisch für Norddeutschland und darüber hinaus Länder wie Holland, Dänemark oder ehemalige deutsche Gebiete in Polen und im Baltikum sind, muss man schon genauer suchen.

Faller legt das bereits in den 80er-Jahren zum Pola-Angebot gehörende „nordische" Stadthaus in Backsteinbauweise neu auf. Ein konkretes Vorbild hat das Gebäude nicht, es ist wohl am ehesten Handelshäusern von norddeutschen Hansestädten nachempfunden.

Die Arbeiten zum Zusammenbau sind in der ausführlichen Anleitung dargestellt. Ganz problemlos sind sie dennoch nicht. So bestehen die Fenster der straßenseitigen Giebelwand mit Folie aus drei Einzelteilen; die Folie selbst muss nicht nur millimeter-, sondern zehntelmillimetergenau zurechtgeschnitten werden. Da gibt es heutzutage doch pfiffigere Lösungen.

Ansonsten bereitet das Basteln wenig Probleme. Gut ist, dass auch an den Hinterhof nebst einigen Details wie Mülltonnen und Teppichstange gedacht wurde. Auch Straßenschilder, Hausnummern und Werbetafeln liegen bei. Eine Hauslaterne ist immerhin als nicht funktionsfähiges Imitat beigelegt. Teile der Giebelwand sind bereits vorlackiert.

Weniger gut ist dagegen, dass nur eine einzige Deko-Variante beigefügt ist. So ist der Modellbahner angehalten, auf seiner Anlage einen Irish Pub zu eröffnen. Ein Café, ein Souvenirshop, ein Reisebüro oder was auch immer - etwas Abwechslung würde hier nicht schaden.

Fragen werfen die Anordnung des Kranhakens und damit im Zusammenhang die Dachkonstruktion auf. Dass die Giebelwand höher ist als das Dach selbst, ist durchaus typisch für hanseatische Gebäude. Dass der Kranhaken aber blind im Schaugiebel endet, wirft statische Fragen auf. Das Dach wiederum endet innerhalb der Seitenwände, ein Durchnässen derselben wäre unvermeidlich.

Fazit: Faller hätte die Wiederauflage des norddeutschen Stadthauses zu einem gelungenen Relaunch nutzen können. Da die Pola-Formen aber kaum verändert wurden, müssen bei dem guten Ansatz doch einige Abstriche gemacht werden.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

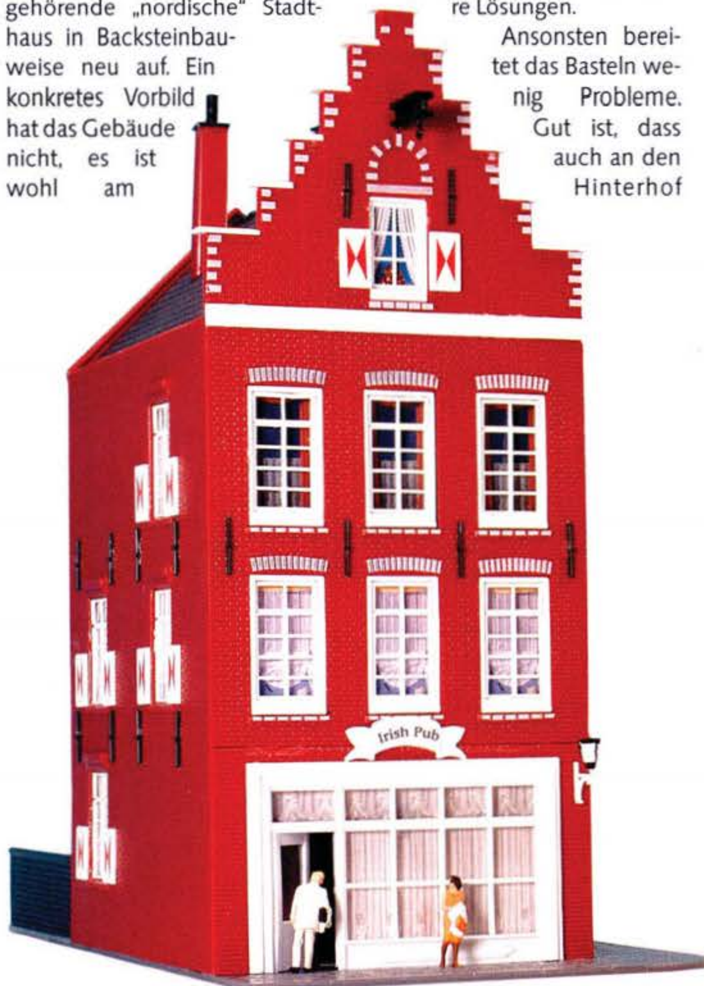
PRO Hansestadtambiente gut getroffen; schöner Schaugiebel; beigefügtes Zubehör; Elemente teilweise vorlackiert

KONTRA Einige Fenster erfordern unnötige Filigranarbeit; nur eine Deko-Variante; fragwürdige Kranhaken- und Dachkonstruktion

PREIS Zirka 26 Euro

URTEILE 2,5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



„...wird's wohl nicht gewesen sein": Giebel und Seitenwand des Faller-Stadthauses fangen gut die typisch norddeutsche Stadtarchitektur ein.



Hinterhof-Klatsch: Der Hof und einige seiner Accessoires wurden mit den EFCO-Farben aus dem Beitrag der vorangegangenen Seiten gestaltet.

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

DAUERFAHRBETRIEB

Fahrten beim Moorexpress Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade, Mobi-Tour, Tel. (04281) 94411, immer Fr bis So. bis 03.10.

Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, alle Wochenenden, Deutscher Eisenbahn-Verein, PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, www.museumseisenbahn.de

Fahrtage auf der Dampfkleinbahn Bad Orb – Aufenauer Berg, Kurdirektion Bad Orb, www.bad-orb.de/dampfkleinbahn, Tel. (06052) 8383, alle Sonntage bis 26.10.

Brohltal-Schmalspureisenbahn in 56651 Niederzissen, immer Di, Do, Sa, So und feiertags, Sa 23.08. Sommernachtsfahrt, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

Parkeisenbahn Dresden, täglicher Fahrbetrieb, Sa 23.08. Fahrten bis 22 Uhr, So 24.08. Tag der offenen Tür, www.parkeisenbahn-dresden.de, (0351) 4456795.

Fahrtage Kandertalbahn Kandern – Haltingen, jeden So, www.kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Berliner Parkeisenbahn, Regelbetrieb Di - Do, (1).

Dampfzug-Museumsbahn in der Bretagne in F-2250 Paimpol, Juni bis September, www.vapeurdutrieux.com (frz. u. engl.)

Eisenbahnmuseum Merzig – Losheim, Di, Do, So 11 - 17 Uhr, mit Modelleisenbahn im Bahnhof in 66679 Losheim, T/F (06872) 887478.

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, geöffnet Mi, Fr 10 - 17, So, feiertags 10 - 15 Uhr, Fahrbetrieb So, feiertags, (5)

Fahrbetrieb auf der Wutachtalbahn Zollhaus Blumberg – Weizen, www.wutachtalbahn.de, Tel. (07702) 51200, 8 - 12 Uhr.

NOCH BIS MO 21.07.

Vivat Viadukt, 150 Jahre Eisenbahnviadukt in Altenbeken, Tel. (05255) 120013, www.viadukt-altenbeken.de.

FR 18.07.

Sommernachtsfahrt bei der Stuttgarter Historischen Straßenbahn, Tel. (0711) 822210, www.shb-ev.de.

SA 19.07.

Dämmerstunden im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, (5)

Mit dem Schienenbus der OEF von Gießen in die bayrische Rhön nach Bad Brückenau, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Sonderfahrt mit historischer S-Bahn ET/EB 167 von Berlin-Steglitz zum Bahnhofsfest Königs Wusterhausen, www.hisb.de.

Öffnungstag im historischen Bw Dresden-Altstadt, www.igbahnbetriebswerkdresden-altstadt.de, J. Baumgärtel, An der Flutrinne 25, 01139 Dresden, auch Sa 02. und 16.08.

SA 19.07. UND SO 20.07.

Pendelfahrten auf der Fuchstalbahn Landsberg – Schongau mit dem Kinderland-Integral der BOB, www.fuchstalbahn.de, Tel. (08193) 6221.

SO 20.07.

Fahrrad-Dampfzug „Neckartal-Express" mit 527596, (2)

Mit der 896237 von Preußisch Oldendorf nach Bohmte, (4)

Auf Meterspur durch Stadt und Flur, mit der Straßenbahn von Oberhausen nach Hattingen, auch So 17.08., (7)

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn Zeche Theresia in 58452 Witten-Bommen, www.muttenthalbahn.de, Tel. (0177) 4938504, auch So 03., 17.08.

Fahrt auf der Museumsbahn Merzig-Ost – Losheim – Dellborner Mühle, auch So 24.08., an beiden Tagen mit Modellbahnschau im Bahnhof Losheim, Tel. (06872) 6169.

MI 23.07. BIS DI 29.07.

Bahnwandern zwischen Furka- und Oberalppass, (3)

FR 25.07. BIS SO 27.07.

Sonderzug mit V 180331 von Berlin zur Bierwoche nach Kulmbach, www.berlin-macht-dampf.de, Tel. (0331) 6006706.

SA 26.07.

Selketalexpress von Gernrode zum Brocken und zurück, www.selketalbahn.de, H. Fricke, Tel. (039485) 61661.

SA 26.07. UND SO 27.07.

103. Bundeswandertag in 08340 Schwarzenberg/Erzgeb., Dampfbummelfahrten auf umliegenden Bahnstrecken, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de, Olaf Gläser, Tel. (0371) 3302696.

Fahrtage bei der Straßenbahn in 06618 Naumburg/Saale, www.ringbahn-naumburg.de, (03445) 703002, auch Sa 30. und So 31.08.

Museumsdepot Magdeburg-Sudenburg, historische Straßenbahnen, www.ignah.de, Tel. (0391) 6200311, auch Sa 30. und So 31.08.

Dampfzug der EF Betzdorf von Siegen über Dilllenburg zum Festival Golden Oldies nach Wettenberg, (8)

SO 27.07.

Fahrten mit BR 50 und Teuto-Express Ibbenbüren – Bad Laer u. zur., auch So 31.08., (6)

Schienen-Cabriofahrt von Gernrode zum Brocken, mit Aussichtswagen, www.selketalbahn.de, H. Fricke, Tel. (039485) 61661.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, (4)

Metropole und Kleinstadtromantik, mit der Straßenbahn durch Essen, auch So 24.08., (7)

Fahrtage bei der historischen Straßenbahn Solingen-Kohlfurt – Cronenberg, Tel. (0202) 470251, auch So 10. und 24.08.

MI 30.07. BIS MI 06.08.

Bahnerlebnis in der Steiermark und in Kärnten, (3)

FR 01.08. BIS SO 03.08.

Dampftreffen in 17214 Alt Schwerin bei Karow, Tel. (03991) 782131.

SA 02.08. BIS SA 09.08.

Tatra-Express zu den Höhepunkten der Slowakei, (3)

SO 03.08.

Dampfzugfahrten auf der Rorschach-Heiden-Bergbahn, Postfach 247, CH-9410 Heiden, www.ar-bergbahnen.ch, Tel. (0041 71) 8911852.

Sonderzug Emscher-Lippe-Blitz von Dorsten – Gelsenkirchen zum Stadtfest nach Wesel, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0209) 499168.

Sonderfahrt über OHE ab Lüneburg – Soltau – Celle, Info gegen Freiumschlag bei T. Schlie, Dorfstr. 18, 23689 Techau.

Dampflokfahrt mit 382267 und Museumszug auf der Ruhrtalbahn Hattingen – Wengern-Ost, (5)

Pendelfahrten mit der Handhebeldraisine und Salonwageneinsatz bei der Berliner Parkeisenbahn, (1)

Museums- und Fahrbetrieb im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch bei Heidelberg, R. Dreher, Tel/Fax 02607) 973639.

Von Essen nach Witten-Heven mit der Tram, weiter mit der historischen Ruhrtalbahn nach Hattingen, (7)

Karl-May-Fahrten auf der Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg - Zugüberfälle im Zwei-Stunden-Takt, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. 80351) 46148001.

Fahrtag auf der Härtsfeld-Museumsbahn, PF 9126, 73416 Aalen, www.hmb-ev.de, Tel. (0172) 9117193.

Tag des Heidekrautbahn-Museums in Basdorf bei Berlin, www.berliner-eisenbahnfreunde.de, Tel. (033397) 72656.

MI 06.08.

Feriendampfzugfahrten im Nagoldtal mit 527596 von Horb nach Pforzheim und zurück, auch Mi 13., 20., 27.08., (2)

DO 07.08.

Feriendampfzugfahrten auf der Schwarzwaldbahn mit 527597 ab Horb nach Schwenningen und zurück, auch Do 14., 21. und 28.08., (2)

DO 07.08. BIS SO 10.08.

Ab Nürnberg zur Hanse-Sail und IGA nach Rostock, (3)

DO 07.08. BIS DO 14.08.

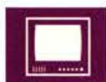
Bahnerlebnis Ostsee, (3)

FR 08.08. BIS DO 28.08.

Vom Pazifik nach Europa, Flug nach Sachalin und Fahrt im Sonderzug über die BAM und die Transsib nach Kiew, DGEG, E. Wedding, Tel./Fax (02364) 2103.

SA 09.08.

150 Jahre Mönchengladbach – Neuss, Sonderfahrt mit dem VT08-Weltmeisterzug, www.wk-press.de, Tel. (02166) 680122.



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR 3 - Eisenbahn-Romantik:
  Sa 19.07., 14.05 Uhr: So war sie, die Dampflok.
  So 20.07., 16.45 Uhr: Wuppertals Bahnen - Schwebebahn und Barmer Bergbahn.
  Sa 26.07., 14.05 Uhr: Sechs Tage unter Dampf. Von Basel nach Polen und zurück.
  So 27.07., 16.45 Uhr: Bagdadbahn.
  Sa 02.08., 14 Uhr: Baumblüte entlang der Odenwaldbahn.
  So 03.08., 16.45 Uhr: Die Selketalbahn.
  Sa 09.08., 14 Uhr: Eine Dampflok entsteht. In Meiningen werden Dampfloks aufgearbeitet.
  So 10.08., 16.45 Uhr: Transcanada.
  Sa 16.08., 14.05 Uhr: Mit 011120 zum Bodensee.
  So 17.08., 16.45 Uhr: Dampfabenteuer im Libanongebirge.
- Eisenbahn-Romantik läuft auch freitags um 16.30 im MDR. Der WDR zeigt sonntags um 15.30 zurückliegende Folgen von Eisenbahn-Romantik.
- **Do 17.07., 07.20 Uhr,** NDR: Nordbilder. Molli-Fahrt entlang der Ostsee.
- **Fr 18.07., 13 Uhr,** WDR: Geschichte der deutschen Eisenbahn: 1. Vorwärts mit Dampf, 1835 - 1918
- **Fr 25.07., 13 Uhr,** WDR: Geschichte der deutschen Eisenbahn: Die Zeit der Reichsbahn, 1918 - 1945
- **Fr 25.07., 16 Uhr,** MDR: Der rasende Roland. DDR-Fernsehfilm von 1977 mit Rolf Herricht.
- **Mo 28.07., 15.30 Uhr,** 3sat: Das selige Modellbahnlächeln.
- **Di 29.07., 06.30 Uhr,** NDR: Best of Streifzüge: Müngstener Brücke - Ein Gigant aus Stahl
- **Fr 01.08., 13 Uhr,** WDR: Geschichte der deutschen Eisenbahn: DR und DB, 1945 - 1989.
- **Fr 08.08., 13 Uhr,** WDR: Mit dem Zug ans Ende Europas - Von Berlin nach Odessa.
- **Fr 15.08., 13 Uhr,** WDR: Mit dem Zug ans Ende Europas - Von Sankt Petersburg nach Murmansk.

Sonderfahrt von Eisenhüttenstadt - Cottbus zur IGA und zur Hanse-Sail in Rostock mit EKO-143001, Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 56254.

Bahnpostfest in 66679 Losheim am See, mit Bahnpostzug auf Museumsstrecke, R. Heinz, Hohlweg 16, 66709 Weiskirchen, Tel. (06876) 1655.

Von Gießen zur Brohltalbahn mit den Oberhessischen Eisenbahnfreunden, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Rhein in Flammen, Dampfsonderfahrt von Siegen über Betzdorf nach Koblenz, (8)

Sa 09.08. und So 10.08.

Neresheimer Bahnhofsfest, Härtsfeld-Museumsbahn, PF 9126, 73416 Aalen, www.hmb-ev.de, Tel. (0172) 9117193.

Öffnungstage des Berliner S-Bahn-Museums in Griebnitzsee, www.s-bahn-museum.de, Tel. (030) 78705511.



Foto: DEV/Hentzschel

Die Dampflok „Spreewald" wird im Bw Bruchhausen-Vilsen auf ihren nächsten Einsatz in Richtung Asendorf vorbereitet.

Dampflokfest in Losheim am See, Modellbahnanlage im Bahnhof, Tel. (06872) 6169.

So 10.08.

Mit Preußenzug und pr T11 von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, (4)

Teddybären-Express Ibbenbüren - Bad Laer, Kinder bis 12 mit Teddy fahren kostenlos, (6)

Sa 16.08.

SWR4-Sommerfest in Betzdorf, Dampfsonderzug Siegen - Betzdorf - Bindweide, (8)

Sa 16.08. und So 17.08.

Dampftage im Dänischen Eisenbahnmuseum in DK-5000 Odense, Fahrten und Ausstellung, jbmuseum@dsb.dk, Fax (0045 66) 190220.

Sa 16.08. bis Sa 23.08.

50. MOROP-Kongress in Dresden, Sonderfahrten, Exkursionen, Foren u.v.m., MOROP-Org-Büro Tel. (0351) 8387096, www.smv-aktuell.de/morop.

Bahnwandern im Berner Oberland, (3)

So 17.08.

Fahrt von Lübeck zum Straßenbahnmuseum in Skjoldenæshom (Dänemark), Mitfahrt im Dampfzug Roskilde - Hvalsø, Info gegen Freiumschlag bei T. Schlie, Dorfstr. 18, 23689 Techau.

Kinder- und Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, (5)

Salonwageneinsatz bei der Berliner Parkeisenbahn, (1)

Mit 896237 von Preußisch Oldendorf nach Bohmte, (4)

Dampfzug ab Tübingen zum Oldtimer-Treffen in Ludwigshafen/Bodensee, Fahrten Überlingen - Radolfzell mit 527596, (2)

Fr 22.08. bis So 24.08.

Zum Dampfschiff-Fest nach Dresden, (3)

Sa 23.08. und So 24.08.

Fahrten zum Schulanfang auf der Preßnitztalbahn Steinbach - Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343) 80800.

Mit der Mansfelder Bergwerksbahn zum Dampfmodelltreffen im Mansfeld-Museum, MBB, PF 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel/Fax (034772) 27640.

So 24.08.

Dampflokfahrt mit 382267 und Museumszug auf der Ruhrtalbahn Hattingen - Wengern-Ost, (5)

Bärchentag bei der Berliner Parkeisenbahn, (1)

So 24.08. bis Do 28.08.

Von Gipfel zu Gipfel in Österreich, (3)

Mi 27.08. bis So 31.08.

Puszta-Express durch Ungarn, (3)

Sa 30.08.

Lange Nacht der Museen in Berlin, S-Bahn-Museum Griebnitzsee, www.s-bahn-museum.de, Tel. (030) 78705511.

Sa 30.08. und So 31.08.

Feldbahntreffen bei der Parkeisenbahn Görlitz, Infos unter ludmilla23@gmx.de, Tel. (0172) 3690977.

Fahrzeugausstellung und Bahnhofsfest im ehem. Bw Lutherstadt Wittenberg, 10 - 18 Uhr, www.eisenbahnverein-wittenberg.de, Tel. (0172) 9476750.

So 31.08.

Mit Volldampf zum 2. Elbe-Dampf-Tag, von Chemnitz nach Dresden und Pirna, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de, Olaf Gläser, Tel. (0371) 3302696.

Do 04.09. bis So 07.09.

Nach Österreich mit Themen um den Nahverkehr, Info gegen Freiumschlag bei T. Schlie, Dorfstr. 18, 23689 Techau.

So 07.09.

Sonderzug Leipzig - Meiningen zu den Dampfloktagen mit 528154, www.eisenbahnmuseum-leipzig.com, (0341) 9682514.

Mit BR 50 von Lengerich zum Bahnhofsfest nach Osnabrück, von dort Teutoburger-Wald-Rundfahrt, (6)

Sa 13.09. und So 14.09.

4. Böhmisch-Sächsisches Eisenbahnfestival zwischen Annaberg-Buchholz, Cranzahl und Weipert, www.eisenbahnfestival.de, Tel. (037348) 1510.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee, Tel. (07582) 934028.

Modellbahnausstellung „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jeweils So 20., 27.07., 03., 10.08., 10 - 12 Uhr, Tel. (09252) 92295.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, Möserweg 37, jeweils 14.30 Uhr: 23.07., 06., 20.08., Tel. (07524) 941342.

Mo-Lok Modelleisenbahnschau in 87545 Burgberg-Erzflößle bei Sonthofen, www.mo-lok.de, Tel. (08321) 22180, täglich 10 - 17 Uhr, Spur-0-Sonderschau im August.

Noch bis Do 28.08.

50 Jahre Auhagen, Ausstellung in den Geschäftsräumen in 09496 Marienberg OT Hüttengrund, jeweils Di und Do, Tel. (03735) 22382.

Fr 18.07. bis So 20.07.

Modellbahnausstellung in der Scheune Bollewick bei Röbel/Müritz, Fr/Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (039824) 20724.

Sa 26.07. und So 27.07.

Tag der off. Tür beim MBC Thüringen in Jena, S.-Allende-Platz 1, Info über H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

Markt mit Modellbahnanlagen in 97076 Würzburg, Kürmachtalhalle, Tel. (02553) 98773.

Sa 26.07. bis So 10.08.

Vom Echtdampf zum digitalen Modellbau, Ausstellung in 93167 Falkenstein/Oberpfalz, Alter Lokschuppen, 13 - 18 Uhr, Tel. (09462) 910840.

So 03.08.

Kuriositäten rund um die Eisenbahn im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

Fr 15.08. bis So 17.08.

Ausstellung 25 Jahre EF Friesland, Sporthalle in 26388 Wilhelmshaven-Voslapp, www.eisenbahnfreunde-friesland.de, Tel. (04421) 569652.

Sa 16.08. bis Sa 23.08.

Modellbahnausstellung des MEC Max Maria von Weber „Schmalspurbahnen in Sachsen" im Bahnhof Dresden-Neustadt, 16., 17. und 23.08. 10 - 18, 22.08. 15 - 18 Uhr.

Sa 16.08. bis So 24.08.

Modellbahnausstellung aus Anlass des 50. MOROP-Kongresses im Siemens-Center Dresden-Kaditz, 16. bis 23.08. 10 - 18, 24.08. 10 - 13 Uhr.

So 17.08.

Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse in 21423 Winsen, Rathausstr., Auf dem Oldtimermarkt, Tel. (040) 6482273.

Sa 30.08.

1. Spielwaren- und Modellbörse in 21365 Adendorf, Walter-Maack-Eissporthalle, Tel. (04191) 186141.

Sa 30.08. und So 31.08.

LGB-Gartenbahnfest der EF der Kleingartenkolonie Birkenwäldchen in Berlin-Charlottenburg, Spandauer Damm 152, W. Krause, Tel. (030) 3413959.

Fr 05.09. bis So 07.09.

10. Modellbahnwochenende des MEC Mödling in A-2351 Wr. Neudorf, Volksheim, Friedhofstr. 4, Tel. (00 49 676) 5589104.

Sa 06.09. und So 07.09.

Modellbahnausstellung und Börse anlässlich der Dampfloktage im Dampflokwerk Meiningen sowie im Marstall, Tel. (0170) 4877354.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Berliner Parkeisenbahn gGmbH.**, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin, (030) 5389260, www.parkeisenbahn.de
2. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071) 76744, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
3. **IGE-Bahntouristik**, Am Bahngelände 2 - 4, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 817200, Fax (09151)817210, www.bahntouristik.de.
4. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 11 01 31, 32404 Minden, www.vereine.minden.de/mem
5. **Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen**, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
6. **Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich**, Postfach 1233, 49512 Lengerich, Tel. (05481) 82914, www.eisenbahntradition.de.
7. **Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.**, Zweigertstr. 34, 45130 Essen, www.vhag-evag.de
8. **Eisenbahnfreunde Betzdorf e.V.**, Nizzaweg 25, 57518 Betzdorf, (02734) 438580.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

1965 läuteten die vier Vorserienloks das Schnellverkehrszeitalter bei der DB ein. Roco komplettiert mit eben diesen Maschinen die E03-Familie.

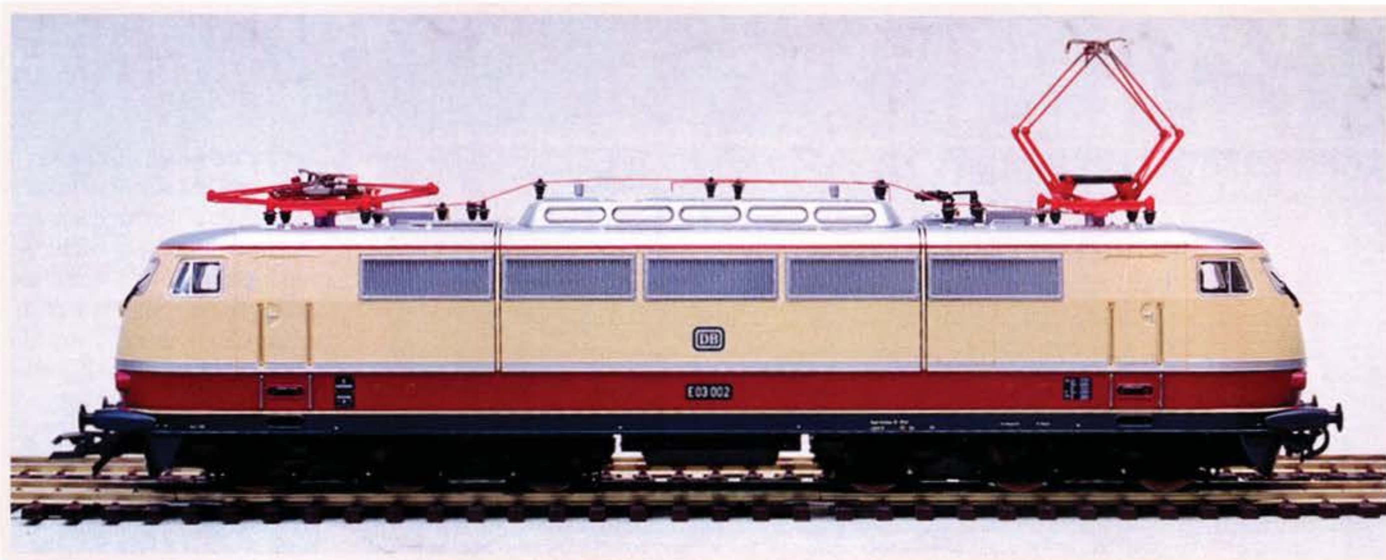
Am Anfang war die Vorserie, sollte man denken. Beim Vorbild stimmt das auch. Roco zäumte dagegen das schnelle Pferd von hinten auf: Den Anfang machte 1981 die letzte Serie 103 216 bis 245, die einen verlängerten Aufbau besitzen. Als nächstes Familienmitglied rollte im Jahre 1997 die beim Vorbild ab 1970 gebaute kurze Serienlokomotive an. Das Familienoberhaupt, die ab 1965 gebaute Vorserienmaschine hoben sich die Österreicher bis 2003 auf.

Das elegante stromlinienförmige Äußere, die TEE-Lackierung und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ließen die E03 der Vorserie zur Legende

PRO Familia



Drei Charakterköpfe: Vorne E03 002 der Vorserie, in der Mitte 103 164 aus der ersten Hauptserie und 103 233 aus der letzten Serie mit verlängertem Führerstand.

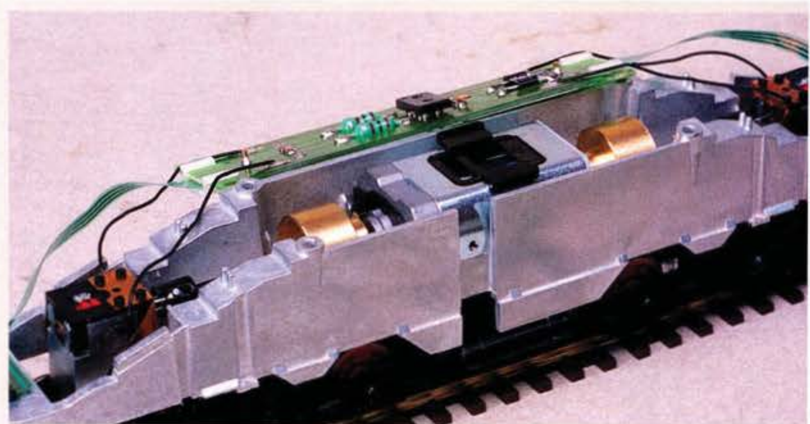


22,4 cm pure Eleganz verkörpert das Modell der E 03 002.

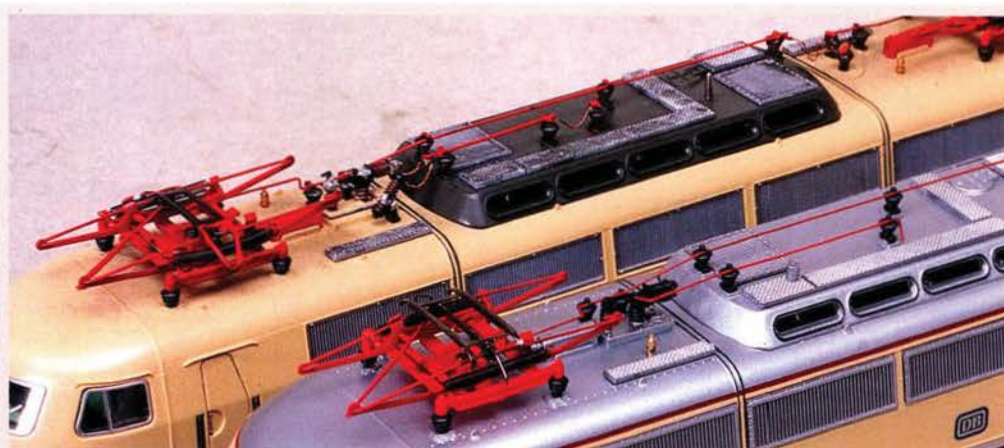
werden. Von den späteren Serienloks unterscheiden sie sich hauptsächlich durch die einfache Lüfterreihe, das silberfarbene Dach und die erhabene Aluminium-Zierleiste, die wie eine Bauchbinde purpurrote und beigefarbene Partien trennt. Alle drei Merkmale weist natürlich auch Rocos Neukonstruktion auf. Einen genaueren Blick sollte der Modellbahner den parabelförmigen Rundungen an den Stirnseiten widmen. Dasselbe schienen Rocos Konstrukteure auch getan zu haben, denn die fliehende Stirn der Lok wurde stimmig ins Modell umgesetzt. Folgt das Auge der Stirn über die nicht ganz passgenau eingesetzten Stirn-Fenster mit den falschen Scheibenwischern hinaus, so gelangt es zu einem der beiden Stromabnehmer. Wenn der Leser übrigens ein Vorbild-Foto von E 03 001 mit Scheren-Stromabnehmern sieht, so liegt das daran, dass E 03 002 zwei Monate vor 001 ausgeliefert, und für Fotozwecke und auf Probefahrten kurzerhand als 001 beschildert wurde. Letztgenannte trug nämlich Einholm-Pantographen auf dem Dach. Bei der Ausrüstung der Modell-Stromabnehmer mit einer nicht vorbildgerechten Wanisch-Wippe hat es sich Roco aber etwas zu einfach gemacht. Sehr gut gefallen dagegen die zahlreichen Niete und die recht feinen Trittgitter. Die Dachausrüstung konnte nicht vom Modell der Hauptserie übernommen werden, da zwischen den Serien diverse markante Unterschiede in der Leitungsführung bestehen.

Viele Unterschiede zwischen Vor- und Hauptserie

Auch bei den Gittern für die markante einfache Lüfterreihe widerstanden die Österreicher der Versuchung, einfach diejenigen der Hauptserie zu verwenden, und konstruierten stattdessen korrekte neue Ausführungen. Die erste Roco-103 aus den frühen 80er-Jahren beeindrukkte damals durch die vielfach →



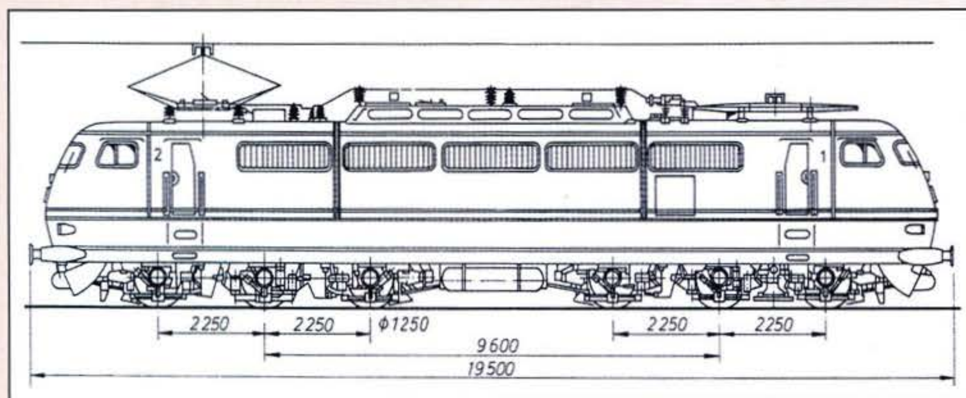
Ein aufgeräumtes Innenleben mit Digital-Schnittstelle und Motor mit Schwungmasse gehört zum zu Recht gelobten Roco-Standard.



Beim Vergleich der Dachausrüstungen ist zu berücksichtigen, dass 103 164 (hinten) bereits leichte Betriebsspuren und eine überarbeitete Dachausrüstung erhalten hat.

Mess- und Datenblatt

E03 der DB von Roco in H0



Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: E03002 der Deutschen Bundesbahn (DB)
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003
Epoche: III
Katalognummer: 63745
Im Handel seit: Juni 2003
Andere Ausführungen: 3-Leiter-Wechselstrom
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 509 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Beidseitig Roco-Universalkupplung in NEM-Schacht, Roco-Kurz- und Bügelkupplungen liegen bei
Normen: NEM, CE
Preis: 175 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer von allen Achsen
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle 6 Achsen
Schwungmasse: Zwei, ø 15 x 9 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft:
Ebene: 143 Gramm (Zug mit 86 Achsen)
3 % Steigung: 103 Gramm (Zug mit 62 Achsen)
8 % Steigung: 92 Gramm (Zug mit 56 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse abspreizen und abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Pufferbohlen-Zurüstteile, je eine offene und eine geschlossene Frontschürze
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen, Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}**NEM:** Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19500	224,1	224
Gesamtachsstand	14100	162,1	162,2
Raddurchmesser	1250	14,4	14,4
Drehzapfenabstand	9600	110,3	110
Drehgestellachsstand	4500	51,7	51,5
Breite	3090	35,5	35,5

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	3,3	21	-
Kriechen	2,9	20	-
U_{Nenn}	14	304	657
$V_{Vorbild}$	10,6	200	340
bei 100 km/h	7,7	100	127
V_{maxNEM}	12,9	280	605

durchbrochenen Drehgestellblenden. Dass sich solche auch an der Vorserienlok finden, ist wohl der Kostendämpfung zuzuschreiben. Demselben Zwang fielen scheinbar auch die erhabenen Schilder und die Führerstandsbezifferung zum Opfer, die die Vorbild-Loks trugen. Die Druckqualität und die seidenmatte Lackierung verdienen ein Lob, denn gerade die parabelförmigen Stirnseiten verlangen den Lackierern einiges ab. Wer sich über den dunklen Beige-Ton wundert, dem sei gesagt, dass die DB erst 1975 den RAL-Farbton 1001 Beige durch RAL 1014 Elfenbein ersetzte. Rocos Beige ist also vollkommen korrekt.

Das Fahrgestell der H0-Lok basiert auf der kurzen Serienmaschine, was zu einer Vergleichsfahrt mit der sechs Jahre alten 103181 reizt. Beide rollen gleichmäßig taumelfrei und sehr leise über die H0-Gleise. Dass die Fahrwerte nahezu identisch sind, verwundert nicht, wenn man die Gehäuse abnimmt. Schließlich begrüßen den Modellbahner nahezu gleiche Innenleben. Einzig die Stromversorgung der Glühlampen für die Stirnbeleuchtung wurde geändert und erfolgt nun durch flexible Leiterbahnen. Der Spielraum für Verbesserungen wäre zwar recht gering gewesen, doch die Langsamfahreigenschaften dürften etwas besser sein. Auch wenn die 103 eine Schnellfahrlok ist, sollte sie manierlich an ihren Zug heranfahren, was mit einer ruckfreien Minimalgeschwindigkeit von umgerechnet 20 km/h bei 2,9 Volt viel Fingerspitzengefühl am Regler voraussetzt. Bei der Getriebeauslegung der E03002 schienen die Konstrukteure bereits die E03003 im Hinterkopf gehabt zu haben, die 1985 bei Testfahrten 283 km/h erreichte. Das Modell eilt bei 14 Volt sogar mit 304 km/h durch die Lichtschranken. Zur Ehrenrettung der Schönheit sei angemerkt, dass das Höchsttempo mit einem Sieben-Wagen-TEE aus maß-

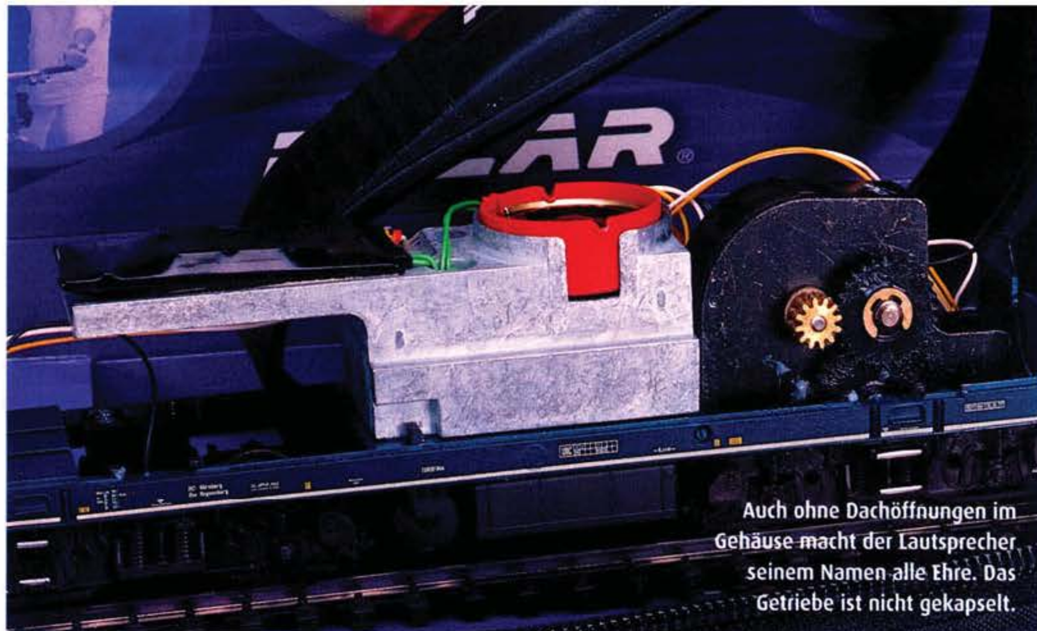
stäblich langen Lima-Wagen auf 250 km/h sinkt, was beim Betrachter den Eindruck eines vorbildlich schnellen Zuges erweckt. Mit dieser Last wirkt die 509 Gramm schwere Roco-Maschine keineswegs angestrengt. Selbst auf der Acht-Prozent-Rampe dürfte man den Zug noch um fünf, in der Ebene um zwölf Vierachser verlängern.

Im Solo-Betrieb rollte die Lok aus der Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bei Stromunterbrechung noch 34 Zentimeter weiter. Durch die beiden Schwungmassen gezähmt, beschleunigt die E03 selbst bei vollem Spannungseinsatz nicht abrupt, was Modellbahner mit einem Faible für lange Züge zu schätzen wissen. Als bester Partner im Digital-Betrieb kristallisierte sich aufgrund der optimierten Langsamfahreigenschaften Zimos MX63R (Unter der Lupe auf Seite 78) heraus.

Rocos neue E03 ist sicher die beste Großserien-Nachbildung dieses Typs. Wegen diverser Vereinfachungen ist die Freude über die schöne Mutter aller E03 auch angesichts eines Preises von etwa 175 Euro aber nicht ganz ungetrübt. *Jochen Frickel*



Die Stirnansichten beider Maschinen geben die der Originale sehr gut wieder. Silberfarben lackierte Scheibenwischer würden auch der Vorserienlok (rechts) gut stehen.



Auch ohne Dachöffnungen im Gehäuse macht der Lautsprecher seinem Namen alle Ehre. Das Getriebe ist nicht gekapselt.

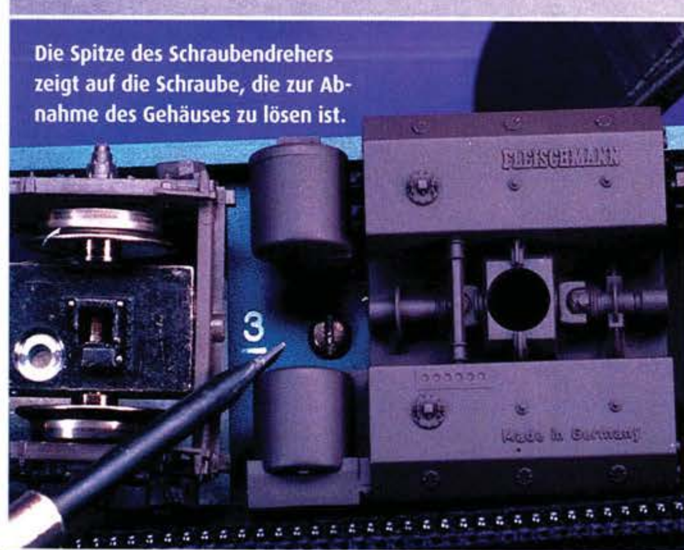
AM PULS DER ZEIT

Fleischmanns 218 rolllt seit vielen Jahren auch auf Digital-Anlagen. Mit ESUs Sounddecoder erhöht sich beim Spielen der Herzschlag beim Motorola-Bahner.

Soundbausteine gehören mittlerweile zum guten Ton bei vielen Großserienherstellern. Im Gegensatz zu vielen anderen Modeerscheinungen im Alltag wird dem Sound auf der Modellbahn ein längeres Leben beschieden sein. Warum? Weil es einfach toll ist, wenn die 218 nicht nach kleinem Elektromotor, sondern nach dickem Diesel klingt.

Und der Eindruck einer 218 kommt bei der Fleischmann-Maschine bereits rüber, wenn man sie mit einem Druck auf die Taste F1 weckt. Nach dem mahlenden Geräusch des Anlassers verfällt der Motor scheinbar in den für dieselhydraulische Loks typischen, leicht unrunden Leerlauf. Da die 218 ein ebenso bewährter wie betagter Drehgestell-Motor antreibt, bleibt unter dem Gehäuse viel Platz für eine große Schallkapsel. Darum befleißigt sich die Lok eines tiefen Tonfalls. Dass Fleischmanns 218 auf die Motorola-Adresse 72 hört, erfährt der Modellbahner ganz unten auf einem der fünf der Packung beiliegenden Zettel, der die Ersatzteile der Wechselstrommodelle zum Thema hat. Wenn der Osterhase beim Verstecken der Eier ähnlich gründlich vorginge wie die Fleischmänner beim Verstecken der Adress-Information, dann könnte er seine Eier zu Pfingsten wieder einsammeln.

Am höchsten ist des Modellbahners Puls natürlich, wenn er seinen Zug in Bewegung setzt. Mit der voreingestellten Beschleunigung und Verzögerung lässt sich gut leben. Also stellt man an Märklins 6021 die erste Fahrstufe ein und lauscht den Geräuschen. Zunächst erhöht der Baustein akustisch die →



Die Spitze des Schraubendrehers zeigt auf die Schraube, die zur Abnahme des Gehäuses zu lösen ist.



Die Formgebung der Stirnseiten befriedigt noch immer. Die Griffstange unter den Stirnfenstern dürfte heute allerdings freistehend ausgeführt sein.

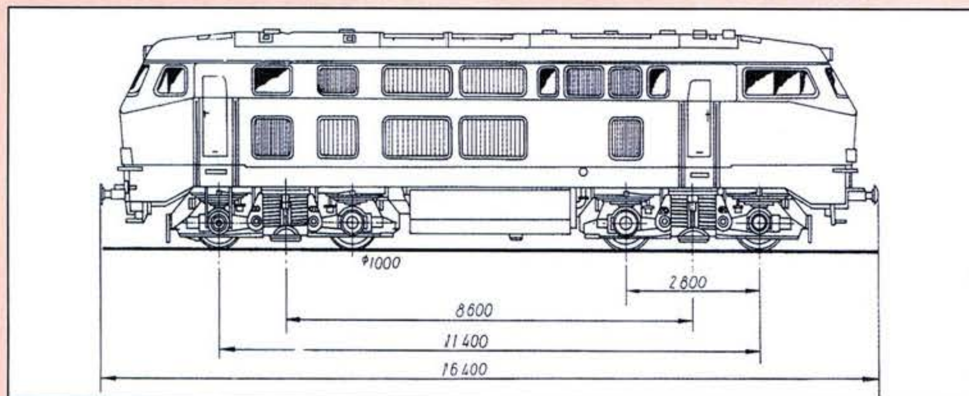
Kommentar

Früher gab es zwischen den Gleich- und den Wechselstrommodellen von Fleischmann einen deftigen Aufpreis. Die aktuellen 218-Versionen mit Sound-Bausteinen weisen erfreulicherweise für beide Systeme den nahezu gleichen Preis auf. Die erklecklichen Kosten für ESUs Loksound-Decoder relativieren sich angesichts der gebotenen Qualität. Rechnet man aber zu dem Preis eines Gleichstrom-Grundmodells die Kosten für einen Loksound-Decoder hinzu, so ergibt sich eine Summe, die im Laden etwa 30 Euro unter der des werkseitig mit Sound-Decoder ausgestatteten DCC-Modells liegt. Als Gegenwert finden sich eine versetzte Gehäusebefestigung und ein geänderter Gewichtsblock im Inneren und bei der Motorola-Lok ein Schleifer und Wechselstrom-Radsätze. Außerdem setzt man bei Fleischmann einen anderen Lautsprecher ein und überarbeitet die Geräuschkulisse des Decoders. Da es sinnvoll ist, die Änderungen am Innenleben bald auch den analogen 218 zukommen zu lassen, verteilt sich der Mehrpreis eigentlich auf das Einsetzen eines Decoders und das Anlöten des Lautsprechers. Eine reichlich bemessene Vergütung selbst im Hochlohnland Deutschland. *Jochen Frickel*

Ein solcher Pulsmesser kann keinen Wert der Freude anzeigen, die man beim Spielen mit der Sound-Lokomotive hat.

MESS- UND DATENBLATT

BR 218 der DB von Fleischmann in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: 218420 der Deutschen Bundesbahn (DB)
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 1981/2003
Epoche: IV
Katalognummer: 1233
Im Handel seit: Juni 2003
Andere Ausführungen: DCC-Digital mit Sound; diverse analoge 218
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 413 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Beidseitig Bügelkupplung in NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 290 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Motorola-Digital
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Loksound-Multiprotokoll-Decoder von ESU
Stromabnahme: Strom über Mittelschleifer, Masse über 6 Räder
Motor: Fünfpoliger Rundmotor
Beleuchtung: Digital: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot; analog keine Beleuchtung
Digitale Schnittstelle: NEM 651



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Stirnradgetriebe auf zwei Achsen
Schwungmasse: Eine, in Motor integriert
Haftreifen: Zwei
Zugkraft:
Ebene: 150 Gramm (Zug mit 90 Achsen)
3 % Steigung: 134 Gramm (Zug mit 80 Achsen)
8 % Steigung: 122 Gramm (Zug mit 74 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Schraube zwischen den Luftbehältern lösen und Gehäuse mit einem Ruck abziehen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung für Lok und Decoder mit Wartungshinweisen, Ersatzteilzettelchen
Verpackung: Styroporschachtel mit Karton-Deckel
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs. = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	16400	188,5	188,5
Drehzapfenabstand	8600	98,9	98
Raddurchmesser	1000	11,5	11,6
Drehgestellachsstand	2800	32,2	32,4
Breite	3135	36	35,7
Höhe	4260	49	49,5

Fahrwerte digital	Fs.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	5	-
Kriechen	1	5	-
Vmax	14	262	454
VVorbild	8	140	117
bei 100 km/h	6	100	60
VmaxNEM	11	196	250

Drehzahl. Erst kurz darauf setzt sich 218420 mit umgerechnet 5 km/h sachte in Bewegung. Die weitere Veränderung des Sounds bis zur flotten Höchstgeschwindigkeit von 262 km/h geschieht geschwindigkeitsabhängig. Wenn man die Geschwindigkeit auf einmal um mindestens drei Fahrstufen verringert, geht der Motor während der Verzögerung so lange in den Leerlauf über, bis die eingestellte Fahrstufe erreicht ist, um dann wieder in die dem Tempo entsprechende Tonart überzugehen. Beim Anhalten ertönt kurz vor dem Stillstand überzeugend wirkendes Bremsenquietschen. Wenn das nicht zu hören ist, hat man warscheinlich die Funktion F4 eingeschaltet, die das Kompressorgeräusch aktiviert. Die Programmierung des Decoders lässt sich ganz zeitgemäß ändern, ohne das Gehäuse abzunehmen. Die Vorgehensweise ist in der Decoder-Betriebsanleitung ausführlich beschrieben.

Gehört die 218 im Digital-Betrieb schon zu den Schnellen im Land, so gibt sie sich im normalen Wechselstrom-Betrieb vollends der Raserei hin. Bei 15,8 Volt und 313 km/h flog sie aus der Kurve. Eine Minimal-Geschwindigkeit von 9 km/h bei 8,5 Volt gilt für eine Digital-Lok im Analog-Betrieb als guter Wert, zumal der Sound, der bei 6,5 Volt einsetzt, auch hörenswert ist. Auf eine Lichtfunktion muss der Analog-Bahner allerdings verzichten.

In beiden Betriebsarten kann man sich über Bärenkräfte freuen, die die des Vorbilds erheblich übertreffen. In der Ebene schleppt der 413 Gramm schwere Vierachser 22 maßstäbliche Schnellzugwagen. Noch beeindruckender fallen die Leistungen im Gebirge aus. In der Drei-Prozent-Steigung fährt die Maschine mit 20 Schnellzugwagen an und selbst auf der Acht-Prozent-Rampe braucht man nur zwei Waggons abzuhängen.

Dass die Gehäusegravur einer 1981 konstruierten Diesel-



Die Detailljerung der Drehgestelle zählt zu den Stärken des Fahrwerks.

lok auch mehr als 20 Jahre später noch gefallen kann, ist nicht selbstverständlich. Am maßstäblichen Gehäuse wünschte man sich einzig freistehende Griffstangen an den Aufstiegen und an den Stirnseiten oberhalb des Knicks. Auch die Detaillierung der Megi-Drehgestelle kann heute noch mithalten. Zum guten Eindruck tragen auch passgenau eingesetzte Fenster, die angedeutete Inneneinrichtung, die einwandfreie Lackierung und die mehrfarbige Bedruckung bei. Die Gestaltung der Pufferbohle enstpricht indes nicht mehr heutigem Fleischmann-Standard.

Auch die Bedienungsanleitung dürfte überarbeitet werden, verlangt sie doch zum Abnehmen des Gehäuses eine Schraube in der Mitte des Tanks zu lösen. Danach klappert zwar der Gewichtsblock im Innenraum, das Gehäuse bleibt aber an seinem Platz. Die richtige Schraube zum Sesam-öffne-dich sitzt zwischen den Luftbehältern.

In den Zeiten knapper Kassen beim Kunden stellen 290 Euro (siehe auch Kommentar) selbst für ein gutes Modell eine deftige Summe dar.

Jochen Frickel

DCC-Version

Die DCC-Version für Zweileiter-Systeme besitzt die gleiche Motor-Getriebe-Decoder-Kombination wie ihre Motorola-Kollegin. Eine Probefahrt ergab nahezu identische Fahrwerte. Die Lok hört auf die Adresse 18, die auch unten auf einen der Tanks gedruckt ist. Im Gegensatz zur Motorola-Version lassen sich neben der Lichtfunktion und den Funktionen F1 bis F4 noch drei weitere Funktionen schalten. F5: Trillerpfeife als Abfahrsignal; F6: Fahrverzögerung ein/aus; F7: Pressluft-Überdruck ablassen.

Wenn Tin-Plate-Schätze Wehwehchen haben, ist die Nürtinger Firma Ritter eine erstklassige Adresse: Restaurierungen sind ihre Spezialität.

Alles dreht sich - UMS BLECH

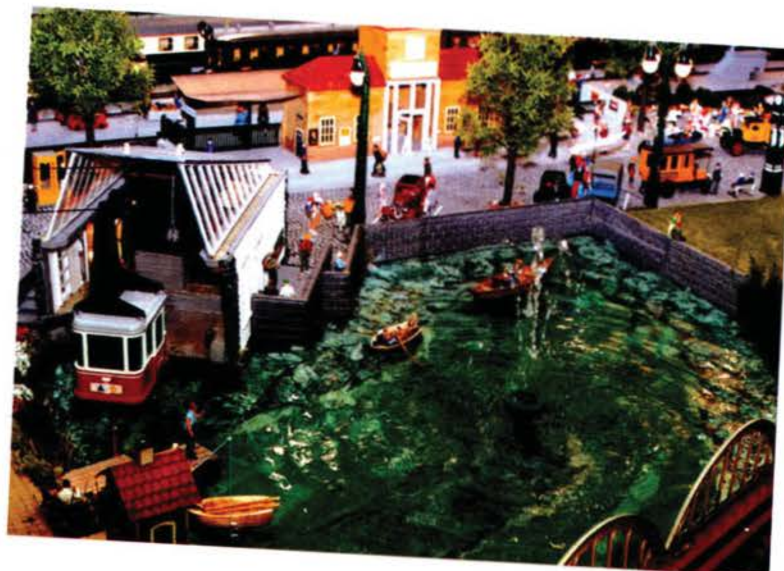


Auch bei der Herstellung stilechter Repliken genießt der Betrieb einen exzellenten Ruf: Gernot Ritter mit der Nachbildung der HS 70 13020.

Am Raigerwald 3 in Nürtingen redet man kein Blech, sondern von diesem und über diesen Werkstoff. Kein Wunder, denn dort ist die Firma Ritter zuhause, spezialisiert auf Restaurierungen, Replika und Ersatzteile. Und der Familienbetrieb hat seit 1986 tagtäglich mit eben jenem Blech zu tun, das für nicht wenige Liebhaber alten Spielzeugs der Stoff ist, aus dem die schönsten Träume bestehen.

So faszinierend moderne Modellbahnentwicklungen für viele völlig zu Recht auch immer sein mögen, dem Charme der nicht selten zumindest noch teilweise handgefertigten, lithographierten oder gar handbemalten

Man muss kein Sammler sein, um dem Charme, den beispielsweise dieses herrliche Spur-I-Zirkus-Ensemble aus Vorkriegszeiten verbreitet, zu erliegen.



Fotos: R. Seufert

Nicht ganz ungefährlich selbst bei 20-Volt-Betrieb, aber einst sehr beliebt waren echte Wasserspiele.

Blecherzeugnisse früherer Epochen, mit denen einst vielleicht adrett in Matrosenanzüge gekleidete Kinder spielen durften, kommt so schnell nichts gleich. Ob eine zweiachsige Schlepptender-Lok mit Schnellzugwagen in Zwischennull, ein Spur-0-Triebwagen mit großformatigen Spitzensignal-Birnen oder gar ein Spur-I-Krokodil rattert, hier berührt den dafür Empfänglichen ein Hauch der Geschichte.

Und erstaunlich robust waren sie, die Lokomotiven, Karusselle, Autos, Signale und Figuren, wenn auch nicht ganz ungefährlich für Kinderhand:

Ritter-Spiele: Schwerpunkt alte Märklin-Produkte

Scharfe Blechkanten und die anfänglich gar mit Starkstrom von 40, 50 Volt betriebenen Spielbahnen würden, von den Farbinhaltsstoffen mal ganz abgesehen, jedem heutigen Prüfer die Haare zu Berge stehen lassen.

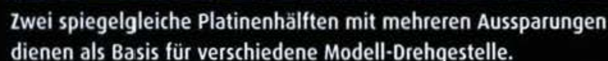
Womit frühere Kindergenerationen nicht eben sanft umgingen, das hegt und pflegt der Tin-Plate-Fan. Doch selbst bei bester Pflege und ebensolcher Qualität bekommen die Blechschätzchen gelegentlich ihre Mucken, dürfen sie auch mit so vielen Jahren auf dem Metallbuckel.

Spätestens dann ist die Firma Ritter eine erstklassige Adresse (Am Raigerwald 3, 72622 Nürtingen, Tel. 07022/949955), vor allem, wenn es sich um historisches Märklin-Spielzeug handelt, egal ob 00, 0 oder Spur I. „Unser Schwerpunkt sind alte Märklin-Podukte", bestätigt Elmar Ritter und verweist auf ein umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen, zusammen mit dem handwerklichen und technischen Können des vierköpfigen Betriebs die wesentliche Basis für die Instandsetzung der Blechraritäten, die von der einfachen Reparatur bis hin zur aufwendigen Restaurierung reicht.

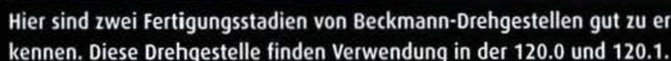
„Wir stellen auch selbst Ersatzteile her und können natürlich auch einen Anker neu wickeln", erläutert Elmar Ritter, gelernter Jurist und früh vom Hobby des Vaters infiziert: „Die Begeisterung gehört einfach dazu; wenn ich das nicht genießen könnte, hätte ich den falschen Beruf!" Vater Gernot, Physiker im Schuldienst, verbringt zwar manche freie Minute im Familienbetrieb, aber nur, um seinem Hobby zu frönen. „Diese Freiheit nehme ich mir", schmunzelt der 61-Jährige, weiß das Unternehmen bei seiner Frau – Elisabeth Ritter ist die Inhaberin – in guten Händen.

Dass bei Ritters das Handwerk gepflegt wird, die Blechbearbeitung nicht vor der Handbemalung aufhört, beweisen nicht nur die stilechten Restaurierungen, sondern auch die herrlichen Repliken. „Selbstverständlich sind diese wie auch alle sonstigen Neuteile gekennzeichnet", weiß Elmar Ritter um die Problematiken des Sammlermarkts. Zufriedene Kunden weltweit danken es den Nürtingern.

Reinhard Seufert/Karlheinz Haucke



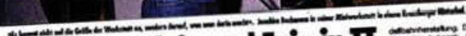
Zwei spiegelgleiche Platinenhälften mit mehreren Aussparungen dienen als Basis für verschiedene Modell-Drehgestelle.



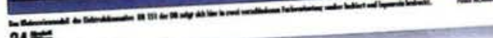
Hier sind zwei Fertigungsstadien von Beckmann-Drehgestellen gut zu erkennen. Diese Drehgestelle finden Verwendung in der 120.0 und 120.1.

Zu Gast bei BECKMANN

Für die Spur der Mitte stellen auch kleinere Firmen gute Modelle her. Beckmann TT aus Berlin blickt mittlerweile auf 15 Jahre Fahrzeugherstellung zurück.



Klein und Fein in TT



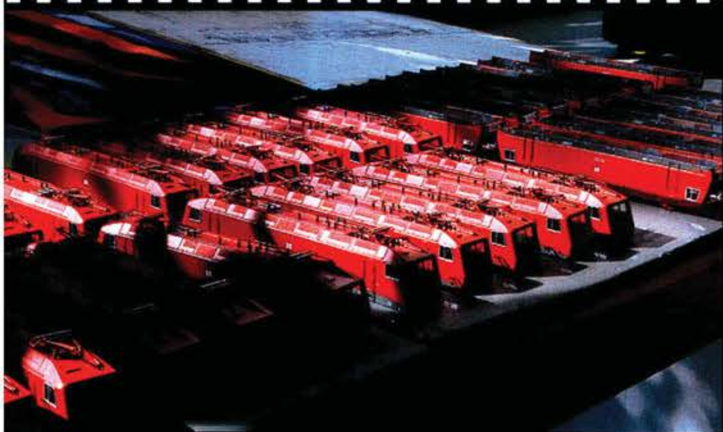
24

Als MEB im Heft 3/1992 die Firma Beckmann erstmals vorstellte, war diese kaum mehr als ein Geheimtipp für TT-Freunde.

Der TV-Talkmaster Reinhold Beckmann ist nicht mit ihm verwandt, obwohl Beckmann-Chef und Firmengründer Joachim mit dem zweiten Vornamen auch Reinhold heißt. Seit nunmehr 15 Jahren gibt es Modelle, die das Herkunftszeichen „Beckmann TT" tragen. Viel mehr als den Namen allerdings haben die heutigen Modelle mit den Erstlingen von 1988 nicht gemeinsam.

„Angefangen habe ich unter einem Hochbett, erst später hatte ich dann wenigstens ein Zimmer für eine kleine Werkstatt", sagt der 47-jährige Maschinenbauingenieur. In seiner Kindheit spielte der Ex-Westberliner mit einer Modellbahn von Rokal TT, die zwar auf Zwölf-Millimeter-Gleisen fuhr, deren Modelle aber eher 1:100-Nachbildungen waren. Später holte sein Bruder für den Nachwuchs die alte Anlage hervor, sah die Gleise und fragte: „Gibt es denn da noch etwas?" Joachim Beckmann streifte über Tauschmärkte und fand eine Dampftenderlok von Zeuke & Wegwerth. „Sie kam mir zu klein vor, aber das war exakt der Maßstab 1:120."

Das allererste Beckmann-Modell war 1988 ein ICE-Experimental. Nachdem der Kontakt zu einem Händler hergestellt und die Chancen des Marktes ausgelotet waren, entstanden zirka 50 Exemplare des ICE-Probezuges. Der Verkauf lief zunächst über Mundpropaganda, nützliche Kontakte konnte Joachim Beckmann auch auf dem Treffen des Arbeitskreiess TT (AKTT) in Remscheid knüpfen. Das nächste Modell war die DB-


Ein Blick auf einige vormontierte 252-Gehäuse. Trotz Stückzahlen bis 2000 pro Modell nennt sich Beckmann bescheiden Kleinserienhersteller.


Hier als Muster zu sehen, aber bald in der Fertigung: Die Zweisystem-E-Lok 230 der Deutschen Reichsbahn wird eines der nächsten Modelle.

103, die auf der Basis des Fahrwerks der 250 von Berliner TT-Bahnen entstand.

„Das ist heute natürlich nicht mehr möglich, die Ansprüche sind gestiegen", sagt der Firmenchef und zeigt eine moderne Produktionsmethode: „Die Fahrgestelle müssen heute wie alles andere von uns selbst entwickelt werden. Wir entwarfen eine Getriebeplatine für ein Drehgestell, die so mit Bohrungen versehen ist, dass verschiedene Radstände und sogar zwei- oder dreiachsige Drehgestelle nachgebildet werden können." Und so laufen heute die E-Loks 120.0, 120.1 und 252 (siehe Probefahrt in MEB 4/2003) auf der Basis der gleichen Fahrwerke. „Die 252 ist ein Renner, wir kommen kaum hinterher", sagt Beckmann, „und nach der MEB-Probefahrt haben wir nun doch eine Möglichkeit gefunden, dass

Die Qualität gereicht H0-Fahrzeugen zur Ehre

die Lokomotive jetzt auch den Radius 1 passiert." Zwischen knapp 100 und 2000 liegen die Stückzahlen der im Sortiment befindlichen Modelle.

Jüngstes Kind ist die 01.5 der DR mit Öltender und Boxpokrädern, die in Kooperation mit Tillig entsteht und bis Jahresende ausgeliefert werden soll. Fertigungsqualität und Detaillierung haben heute ein Niveau, das H0-Fahrzeugen zur Ehre gereicht und der Firma inzwischen sechsmal die Auszeichnung für das „Modell des Jahres" einbrachte. Nun wagt der Berliner Hersteller auch den Sprung ins stark befischte H0-Wasser: Einen Oberleitungsrevisionstriebwagen nach österreichischem Vorbild gibt es in TT und H0.

Sorgen muss sich Joachim Beckmann um den Absatz gegenwärtig keine machen. Er beschäftigt drei Produktionsmitarbeiter plus eine Organisationskraft, und ein vierter Mitarbeiter wird gerade gesucht.

Henning Bösherz

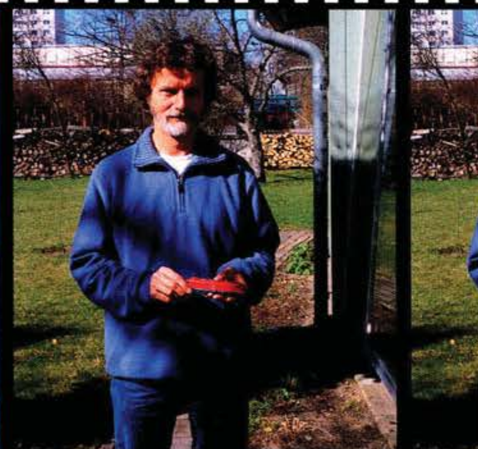
Modelle von Beckmann TT

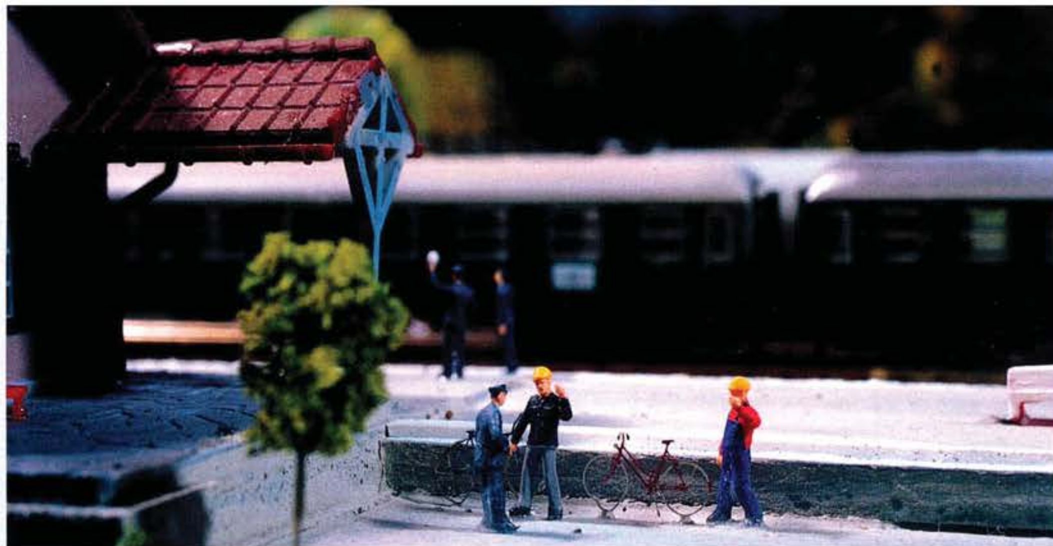
- ICE-Experimental, 103.1 erste Ausführung, 151 DB (nicht mehr lieferbar);
- 120.0 DB, 120.1 DB und DB AG, 252 DR;
- 94.20 DR, 95.66 „Mammut", 01.5 Öl;
- Schneepflug Bauart Meiningen;
- Rangierlok 102.1 DR;
- Oberleitungsrevisionstriebwagen als Fertigmodell oder Bausatz in TT und in H0;
- in Vorbereitung: 01.5 Öl und Boxpokräder, 38.2-4 (sächsischer „Rollwagen"), 230 DR


Fotos: Beckmann (3), Bösherz (4), MEB (1)

Die Fertigung der Modelle erfolgt in einer Mischung aus Serienvorproduktion und manuellem Zusammenbau.


Der Anfang: Im Jahre 1988 entstand ein TT-Modell des ICE-Experimental.


Firmengründer und Chef Joachim Beckmann im Hof seines Betriebes in Berlin.



Kommt Zeit, kommt Rad: „Hier haben eure Drahtesel aber rein gar nichts verloren", zetert Willi Wichtich und droht mit der Bahnpolizei.

Im Zeichen

Letzte Tankstelle vor der Hauptbahn: Kein Dampf, nur Diesel herrscht im Klein-Bw Zettau Süd, wo Betriebsleiter Vandamm bestimmt, was Sache ist.

Rächer der Enterbten wie weiland Zorro sind die P.A.J.-Modellbauer zwar nicht, aber auch die Z-Spur kann Unterstützung gut verkraften. „Zettau" zeigt, was möglich ist.

des Z

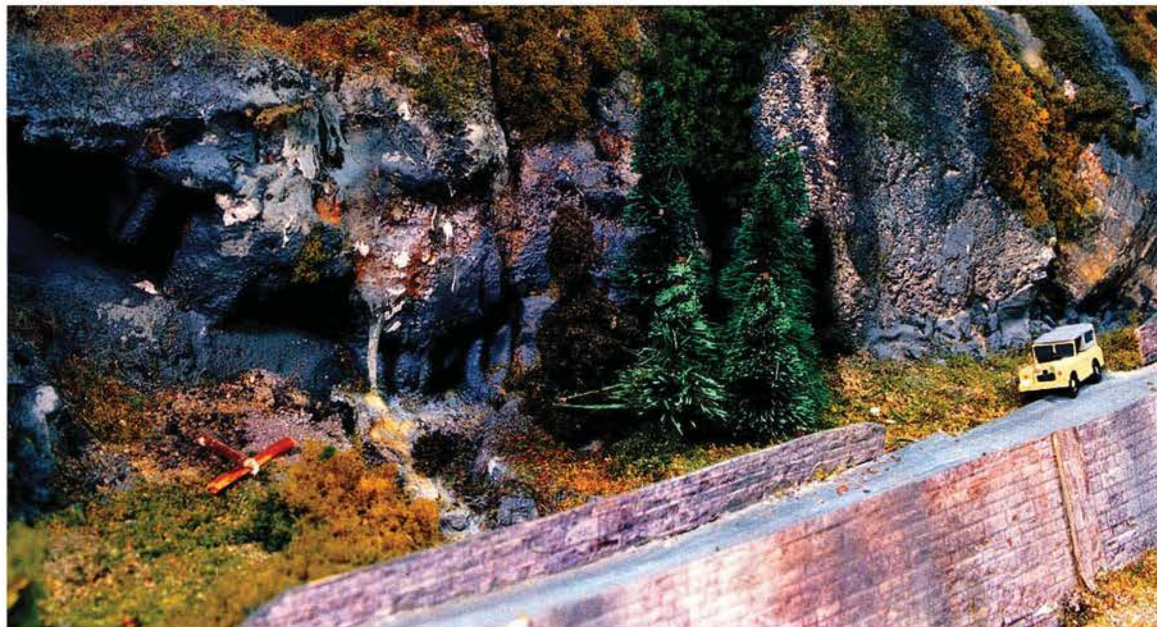
Also, so klein kam das rührige P.A.J.-Modellbau-Trio aus Belgien noch nie daher: Groß-spurig, in I etwa, oder schmal-spurig in 0e, gewiss, aber in 1:220?

„Das ist eine lange Geschichte", kann sich Alain Vandergeten ein Schmunzeln nicht verkneifen. Denn eigentlich, verrät der bei der Lufthafenverwaltung in Brüssel beschäftigte Beamte, ist das Z-Anlagen-Projekt sogar älter als „P.A.J.-Modelbouw", wie der Freundeskreis offiziell heißt. „Meine Anfänge mit Märklins Miniclub-Bahn liegen schon gute zehn Jahre zurück", erinnert sich Alain Vandergeten.

Und warum hat das Ganze dann erst jetzt zu der auf der diesjährigen Intermodellbau in Dortmund präsentierten Anlage im Maßstab 1:220 geführt?

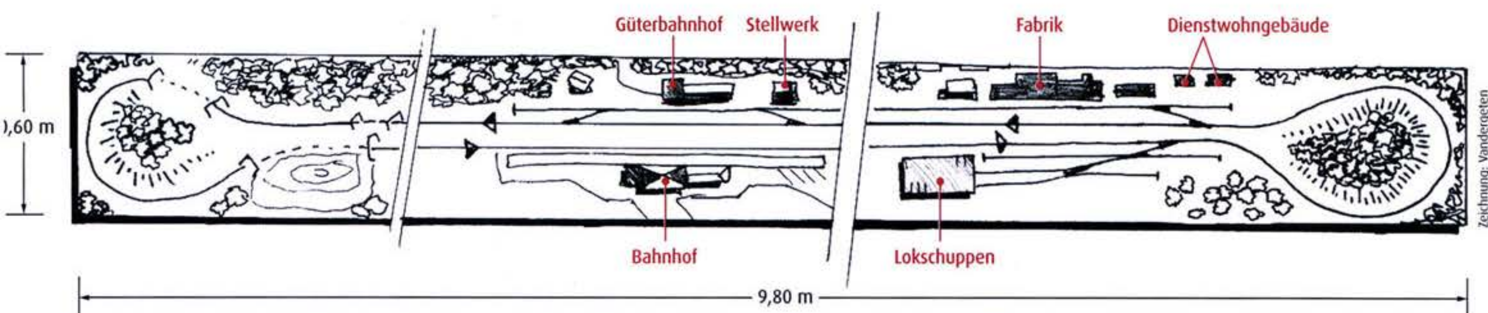
„Mit den neuen Fünfpolern von Märklin hat sich das Fahrverhalten der Triebfahrzeuge entscheidend verbessert, der VT 11.5 zum Beispiel läuft sehr, sehr gut", erklärt Vandergeten die lange Z-Auszeit. Erst dann waren die belgischen Modellbauer überzeugt, eine Vorführanlage ohne zu befürchtende Betriebsstörungen gestalten →



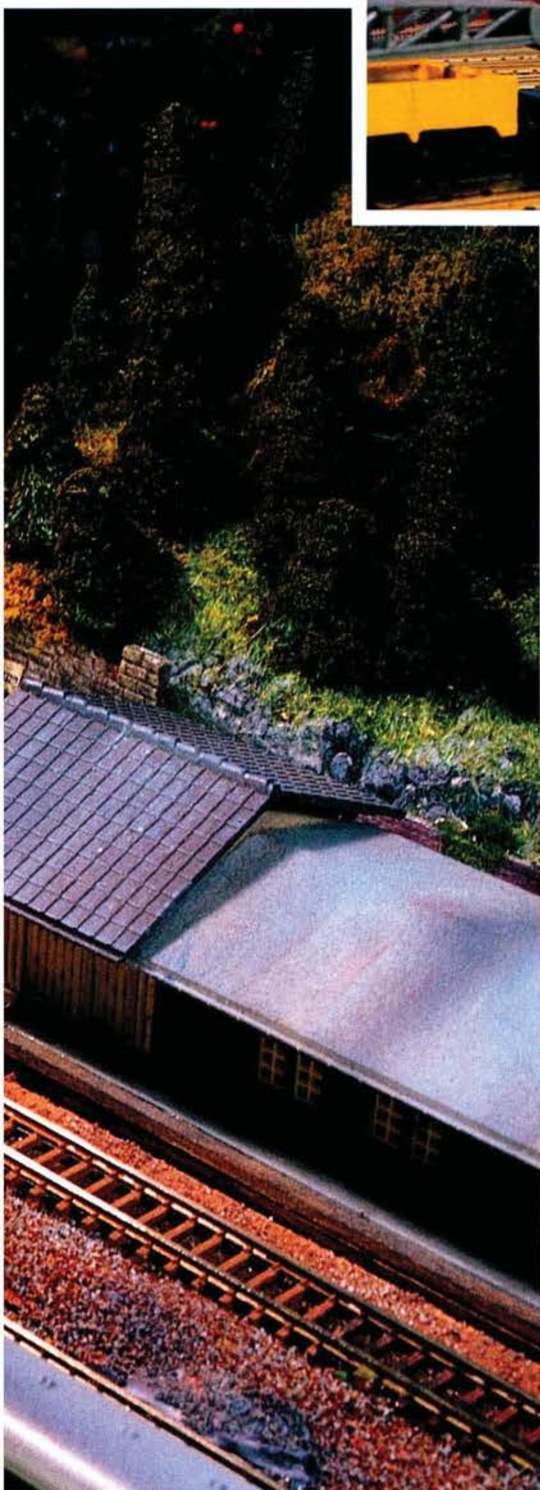


In den Zettauer Höhlen hausten einst schon die Zeanderthaler. Ab und zu kommt Revierförster Patrick Lehmann im Geländewagen vorbei.

Das ist der Haken der Stadtrandlage. Obwohl Zettau Süd an einer stark frequentierten Strecke liegt, halten hier nur wenige Züge.







Wer rastet, der rostet: Während der Packwagen wohl schon lang vergeblich auf seinen Einsatz wartet, ist der Kranwagen noch leidlich in Schuss.

zu können. Die neuen Z-Motoren hielten Patrick Dalemans, Alain Vandergeten und Jan Nikmans sowie den erst jüngst zu P.A.J. gestoßenen Guido Duchateau allerdings nicht davon ab, alle 50 Gleiszentimeter Fahrstrom einzuspeisen.

„Sicher ist sicher", lacht Vandergeten und denkt dabei auch an seine früheren Erfahrungen mit dem Zweileiter-Gleichstrom-System bei selbst nur minimal eingestaubten Z-Gleisen. „Neun Volt sind halt nicht so kräftig", ergänzt der 51-Jährige.

Oberstes Ziel: „Es geht uns immer um eine schöne Anlage!"

Solche Sorgen hatte Jan Nikmans, der einzige Märklinist des Modellbauteams, nie. Kein Wunder, der 27-Jährige fährt in H0 natürlich mit Wechselstrom. Betriebssicherer geht es nicht.

Nikmans begann als 14-Jähriger, sich ernsthaft mit der Modellbahn zu beschäftigen. Er ist übrigens auch der einzige P.A.J.-ler, der sein Hobby gleich im großen Stil zum Beruf machte: „Ich bin Chef de Gare in Schaarbeek", Bahnhofsvorsteher bei der belgischen Staatsbahn SNCB also.

Mit der Z-Spur befasst sich Nikmans nur im Team: „Es geht uns immer, auch in dieser Baugröße, wieder um eine schöne Anlage." Was dem Modellbauteam bei allen maßstäblichen Einschränkungen durchaus gelungen ist.

„Wir wollen zeigen, was auch in dieser Nenngröße noch alles möglich ist", wirft Alain Vandergeten ein.

Oder auch nicht, denn trotz der gewählten Epoche III ist weit und breit zum Beispiel keine Dampflok zu sehen.

„Ach ja", seufzt Alain Vandergeten, „die Z-Dampflokomotiven sind doch noch immer etwas gewöhnungsbedürftig!"

Na gut, der Standpunkt eines ambitionierten Modellbauers, den man ebenso verstehen kann wie die in dieser Baugröße wohl nicht zu vermeidenden Kompromisse des Großserienherstellers. Aber wieso fehlt auch die elektrische Traktion vollständig, bei der thematisch zugrundegelegten zweigleisigen Hauptbahn mit Durchgangsstation in Stadtrandlage hätten sich da doch einige recht ansehnliche Modelle angeboten oder?

„Wohl war", räumt Vandergeten ein, freilich seien die Göppinger Masten samt Fahrdraht nicht gerade das, was er sich in diesem Maßstab erträumen →

Anlagen-Steckbrief

Rechteckige, dreiteilige Z-Segmentanlage in offener Rahmenbauweise
Maße: 9,80 x 0,60 m
Erbauer: P.A.J.-Modelbouw
Bauzeit: 3 Jahre mit Unterbrechungen
System: 2-Leiter-Gleichstrom
Epoche: III
Gleislänge: Zirka 29,50 m
Gleismaterial: Märklin
Rollendes Material: Märklin
Betrieb: Analog ohne Blockstellen, nur mit Fahrregler
Besonderheiten: Alle 0,50 m Zuleitungen zwecks Versorgung der Schienen mit konstanter Fahrspannung
Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn in Stadtrandlage
Vorbild: Kein konkretes, Motive aus der Eifel im Grenzgebiet zwischen Deutschland und Belgien



„Das ist ja wohl die Höhe", brummt Mutter Henriette, „da komme ich extra zum Bahnhof, und Sohnemann kratzt mit Freundin die Kurve!"

Freigegeben unter der Nummer sowieso vom Regierungspräsidenten: Hoch im Kurs stehen in der Z-Welt-Epoche III Luftbildaufnahmen.



Fotos: M. Tiedtke

Alle Achtung: Da muss man schon äußerst genau hinschauen, um auf die Idee zu kommen, hier könnte es sich um eine Szene in Z handeln.

würde. Was einen künftigen Eigenbau vermuten lässt. Alain Vandergeten lächelt vielsagend.

Bis dahin jedenfalls ist rund um Zettau Süd Diesel angesagt, sicher nicht die schlechteste Einschränkung und durchaus passend zu damaligen Bundesbahnbestrebungen.

Zeitlos schön: Landschaft als naturalistisches Z-Kunstwerk

Ohnehin waren die belgischen Modellbauer auf Bausatzumwandlungen oder Eigenkreationen angewiesen. „Das Zubehörangebot ist doch recht überschaubar", fasst Vandergeten die P.A.J.-Erfahrungen in 1:220 zusammen.

Zu ähnlichen Einsichten kamen die Drei seinerzeit allerdings auch schon mit der Nenngröße 0 (siehe „Backe, backe ‚Steine", MODELLEISENBAHNER, Heft 6/2003).

Keine Herausforderung war dagegen die Segment-Anlagenkonstruktion. P.A.J. setzte auf die bewährte offene Rahmenbauweise mit Sperrholz und als Trägerschicht für den Landschaftsunterbau auf Styroporplatten. „Nicht zuletzt wegen des geringen Gewichts", wirft Alain Vandergeten ein.

Die Landschaftsgestaltung verrät die Hand des Künstlers. Kein Wunder, war Vandergeten doch einst hoffnungsvoller Foto- und Filmschul-Absolvent und widmet sich neben dem Modellbau dem Aquarellieren und Zeichnen. Aus nachbehandeltem Standard-Begrünungsmaterial von Woodland Scenics, Busch und Noch zaubert Alain Vandergeten mit geschultem Blick für Farben höchst überzeugende Landschaften, stets im Einklang mit den geschichteten und damit verblüffend räumlich wirkenden MZZ-Kulissen.

Die kongeniale Ergänzung liefern Jan Nikmanns und vor allem Patrick Dalemans mit den gestalteten Szenen. „Wir lieben diese Erzählstrukturen mit meist realem Hintergrund", lacht Dalemans. Auch das ist eine lange Geschichte! *Karlheinz Haucke*

MODELLBAHN AKTUELL

BRAWA ▸ *Oberschlesischer Selbstentlader in H0*



Für die Reichsbahnfans bieten die Remshaldener etliche Fahrzeuge. Die württembergische BR 13 (Bild) und die mächtige Schnellzuglok der BR 06 erscheinen in neuer Livree. Letztere trägt ein graues Farbkleid der späten Kriegsjahre. Hinter dem Postwagen württembergischer Bauart (Bild) hängt ein oberschlesischer Kohlenwagen, der laut Anschriften nur zwischen Oberschlesien und Berlin-Rummelsburg pendeln durfte. Kesselwagenfans werden mit vierachsigen Lenkachswagen von Stinnes und Rheinmetall in DRG- sowie BP in DB-Ausführung bedacht. Ein Exot ist der Vierachser als schwedischer Waggon in ESSO-Lackierung.

LGB ▸ *Rhätisches Krokodil in IIm mit Sound*



Das berühmte Krokodil der Rhätischen Bahn (Bild) wird noch heute vor Sonderzügen eingesetzt, so auch vor dem Alpine-Classic-Pullman-Express. Das nur über LGB-Extra-Händler erhältliche Modell bietet digitalen Sound und einen Mehrzugsystem-Decoder. Das Modell ist jetzt in der vorbildgetreuen mokkabraunen Farbgebung des Originals lackiert. Die großen Center-Flow-Hopper-Cars der amerikanischen Bahngesellschaft Santa Fe wurden speziell für schnelles Be- und Entladen konstruiert. Sie werden zum Transport von Getreide, Kunststoffgranulat und anderen trockenen Massengütern eingesetzt. Dachluken und Entladeklappen des im normalen Sortiment befindlichen Modells lassen sich öffnen und schließen.

DIETZ ▸ *RhB-Autotransporter in IIm*

Für den Einsatz mit den modernen Reisezugwagen der RhB stellt Dietz die passenden Autotransportwagen her. Der Vierachser rollt auf Metallradsätzen und wird als Einzelwagen oder im Drei-Wagen-Set mit unterschiedlichen Betriebsnummern geliefert. Im Digitalbereich präsentiert Dietz mit dem DSE 16 einen Funktionsdecoder mit 16 einzeln konfigurierbaren Ausgängen. Der Decoder ist im DCC-System und im LGB-MZS einsetzbar. Info: Dietz Modellbahntechnik, Hindenburgstr. 31, 75339 Höfen, Internet: www.d-i-e-t-z.de.

CLASSIC METAL WORKS ▸ *US-Lieferwagen*



Auf Basis des Pick-Up-Fahrgestells bot Ford auch einen geschlossenen Aufbau an. Der als Panelvan (links) bezeichnete Typ wurde auch von vielen Police-Departments genutzt und weist im Modell eine zu öffnende Motorhaube auf. Der Metro-Lieferwagen (rechts) von 1950 rollt als Milchlieferwagen durch amerikanische Vorstädte. Der Vertrieb der aus Metall gefertigten US-Cars erfolgt in Deutschland über Busch.

BREKINA ▸ *Alfa Romeo Giulia Super in H0*



Zu den heißen Fegern auf Epoche-III- und I-V-Straßen gehörte der zwischen 1966 und 1974 gebaute Alfa Giulia Super (links). Knapp 125 000 Käufer begeisterten sich damals für den 97 PS starken Viertürer. Diese Freude kann der H0-Bahner mit dem fein detaillierten Modell nachempfinden, das Brekina in der besonders aufwendig gestalteten Top-Decoration-Produktlinie ausliefert. In solcher Ausführung erscheint zum Jubiläum 50 Jahre Ponton-Mercedes ein 180 (rechts) in Zweifarben-Lackierung. In den frühen Wirtschaftswunderjahren gehörte der 68 PS starke Vierzylinder zu den Traumwagen in Deutschland.

AEROSOFT
▸ *Add-On für den Train-Simulator*



Zur Hölle fahren können Computer-Besitzer mit dem Add-On für Microsofts Train-Simulator, befasst sich die Neuheit doch mit der Höllentalbahn (links) zwischen Freiburg und Titisee. Neben den aktuellen Baureihen 101 und 143 kann man sich an den Regler der für diese Strecke typischen Dampflok der Reihe 85 stellen. Beim zweiten Add-On Train-Sim-Act-Pack (rechts) erhält der Computer-Bahner die Möglichkeit, unter anderen die modernen VT644, BR 111 oder den modernisierten DR-Doppelstock-Steuerwagen DBuz zu führen. Dazu gibt es Aufgaben auf Strecken früherer Add-Ons beziehungsweise der Ursprungsversion.

UHLENBROCK
▸ *Maus-Adapter für DCC*



Besitzer der Roco-Lokmaus können den Regler durch Zwischenschalten des Maus-Adapters auch mit der Intellibox, dem Daisy-System oder mit dem Twin-Center als Fahrregler nutzen. Die Programmierfunktion entfällt allerdings, da die Maus nicht mehr als Zentrale arbeitet. An den Adapter können maximal drei Mäuse angeschlossen werden. Mit dem Multiprotokolldecoder 76520 bietet Uhlenbrock das erste Produkt mit Susi-Schnittstelle zur späteren Nachrüstung eines Soundbausteins an. Der Decoder eignet sich auch für Faulhabermotoren und weist eine Lastregelung auf. Die Abmessungen betragen 22 x 12,5 x 5 mm.

FLEISCHMANN ▸ *Gl 11 mit Bremserbühne in N*



Der großräumige gedeckte Güterwagen Gl 11 mit Bremserbühne (vorne) bringt Abwechslung in den N-Epoche-III-Wagenpark. Die Vorbilder besaßen früher ein Bremserhaus, das die DB in den frühen 50er-Jahren demontierte. Als Privatwagen ist der H0-Schiebewandwagen (hinten) der Firma Knauf-Baustoffe bei der DB AG eingestellt.

WIKING ▸ *Touareg-Debüt, Schlepper-Silberling*



Sein frühsommerliches Debüt feiert der Touareg von VW: Als Exklusivmodell (Bild) fertigt Wiking den Wolfsburger Allradler in 1:87. Perlblaumetallic lackiert, mit alusilbernen Felgen und brauner Inneneinrichtung sowie akkurater Typenschriftzug- und Zierlinienbedruckung macht auch der H0-Touareg eine gute Figur. Stuttgarter Oberklassen-Flair verbreitet die Facelifting-Version des Mercedes-Benz-S-Klassen-Modells. Bei den Modifikationen stimmten sich die Berliner Modellkonstrukteure mit den Fahrzeugdesignern von Mercedes Benz ab. In ein neues Farbgewand hüllt sich Wikings Audi A6 Avant: Unter der Kristallblaumetallic-Karosserie zeigt sich der Luxus-Kombi in edelgrauem Interieur. Mit dem Massey Ferguson 8280 präsentiert die Berliner Traditionsfirma in H0 einen lupenreinen, aber serienreifen Silberling mit Fahrer (Bild). Möglich macht's das Vorbild in eben dieser ungewöhnlichen Schlepper-Lackierung, mit der Massey Ferguson bei Großveranstaltungen Flagge zeigt. Im Rahmen der Modellpflege rüstet der Mercedes Benz CLK ein halbes Jahr nach seiner Programmpremiere mit dem Dethleffs-Wohnwagen 530 (Bild) für den H0-Campingurlaub.

VIESSMANN ▸ *Steuermodule und N-Oberleitungsmast*

Der komplett mit Ausleger gelieferte Oberleitungs-Metallmast für N ist nun in verbesserter Ausführung in einem Zehnerset erhältlich. Die Fahrdrahtbefestigung erfolgt ohne Löten. Für die Baugrößen H0, TT, N und Z stellt Viessmann ein Steuermodul (Bild) für alle dreibegriffigen Licht-Hauptsignale (Einfahrsignale) vor. Es wird ein weicher Lichtwechsel erzeugt. Außerdem ist eine Zugbeeinflussung integriert. Die Ansteuerung kann über Stellpulte, Einzeltaster, Gleiskontakte oder Digitaldecoder erfolgen. Ähnliche Module gibt es auch für Licht-Vor- und Licht-Blocksignale.



MODELLBAHN AKTUELL

GLÖCKNER
Magnetischer Unterflurantrieb

Einen leicht zu montierenden magnetischen Unterflurantrieb mit zunächst einem Wechselkontrakt hat die Modellbaufirma aus dem Erzgebirge auf den Markt gebracht. Eine Version mit zwei Wechselkontakten folgt. Für Pikos rostgefeuerte 01.5 ist der H0-Aschekasten-Zurüstsatz gedacht, den die Pockauer nun ebenfalls ausliefern können. Wie Firmeninhaber Andreas Glöckner mitteilte, haben auch in seinem Unternehmen die August-Fluten 2002 Spuren hinterlassen: „Auf Grund der Hochwasserflut, von der auch wir betroffen sind, ist noch nicht abzusehen, wann die weiteren Neuheiten vorgestellt werden." Info: Modellbau A. Glöckner, Olbernhauer Str. 33a, 09509 Pockau.

ESU ▸ *Kleinerer Lok-Pilot-Decoder*

Die Abmessungen, nicht aber die Funktionen hat der Digitalspezialist bei seinen Decodern Lok-Pilot und Lok-Pilot-DCC geschrumpft. Beide Decoder sind nun 23 x 15,5 x 6,5 mm groß.

US-CORNER



Die urige Diesellok wird auch in Ausführungen anderer Bahngesellschaften erhältlich sein.

Von Bachmann kommt eine kleine vierachsige Diesellok für die Gartenbahn. Das im Maßstab 1:20,3 gehaltene Modell wurde einer 45-Ton-Maschine von General Electric (GE) aus den 40er-Jahren nachgestaltet. Der Aufbau besteht aus Kunststoff, die Blindwellen sind aus Metall. Je ein Motor pro Drehgestell sorgt für den nötigen Vortrieb. Eine DCC-Schnittstelle ist vorhanden. Der Vertrieb in Deutschland erfolgt über Bachmann/Liliput.

PIKO ▸ *Sattelboden-Selbstentladewagen*



Immer mehr Epoche-IV-Schienenfahrzeuge rücken ins H0-Programm der Sonneberger: Der Sattelboden-Selbstentladewagen Tad 5830 (links) wie auch der Behältertragwagen Lb 4010 kam bei der DR, der Schiebewandwaggon Hbis 294 (rechts) bei der DB zum Zuge. Die Epoche V bereichern der auf Kühlwagenbasis als gedeckter ÖBB-Güterwagen mit Gasteiner-Aufschrift bedruckte Gbs, ein weiterer Knickkesselwagen, diesmal mit KVG-Beschriftung, und der vierachsige Flachwagen Rgs 669, beladen mit drei John-Deere-Containern. Ins preiswertere Hobby-Sortiment rückte Piko nun drei bekannte zweiachsige Güterwaggons ein: DR-Rungenwagen Roo 61, VTG-Kesselwagen und offener DB-Güterwaggon Ommp 50.

DEUTSCHE POST COLLECTION ▸ *Pannenhilfe-Set in H0*



Traditionell unterhielt die Deutsche Bundespost einen umfangreichen Fuhrpark, zu dem auch Lkw für die Abschlepphilfe zählten. Als solcher dient in dem von Brekina produzierten Set ein Mercedes L 322. Die Rolle des zu bergenden Fahrzeugs übernimmt ein Omnibus O 321 desselben Herstellers. Info: Deutsche Post Collection, Abt. 8203, Postfach 110422, 60039 Frankfurt, Tel. (01803)246042, Fax (01803)246044.

AUHAGEN ▸
Telegraphenmasten in H0, TT und N

Die klassischen Wegbegleiter der Schienenstränge bieten die Marienberger jetzt in den Baugrößen H0, TT und N an: Je sechs Telegraphenmasten mit und je sechs ohne Auslegerstütze sind in den Sets enthalten. Für die maßstabsunabhängige Landschaftsgestaltung hat Auhagen sein Sortiment um Moosschaum, maigrün und laubgrün, sandfarbene und erdbraune Schaumstoffflocken, dunkelgrüne Heckenbänder, wahlweise in voller Blüte, sowie ein Set mit zwölf Kiefern erweitert. Für H0 und TT geeignet sind die neuen Stipp-Bürgerhaushintergrundkulissen im Auhagen-Vertrieb. Das Wohnhaus Mühlenweg 1 bietet sich für ländliche Szenen im Maßstab 1:87 an, während die vier Wochenendhäuser zur Erholung an der Spur der Mitte dienen. Im Raumzellensystem können N-Bahner zwei Vorstadthäuser errichten.

PERMO
▸ *Landwirtschaftliche Anhänger in H0*



Der Aufbau des Heuanhängers (links) besteht aus feinem geätzten Messing-Maschendraht, der an einem sorgfältig gefalteten Rahmen befestigt ist. Der Strohanhänger (rechts) besitzt einen ebenfalls geätzten Aufbau mit vorbildgerecht schmalen Streben. Die Basismodelle der teilweise auch in den Baugrößen TT und N lieferbaren Anhänger stammen von s.e.s. Info: Perleberger Modellbauartikel, Bäckerstr. 19, 19341 Perleberg, Tel. (03876)613001, Fax (03876)613115, Internet: www.permo-miniaturen.de.

WALTHERS
▸ *Modernisiertes H0-Geschäftshaus*



Wie in Deutschland wurden auch in Amerika Industrie-Gebäude seit den 70er-Jahren in Bürogebäude umgebaut. Der H0-Bausatz enthält moderne Fenster, Werbetafeln und Einsätze zum Verschließen der ehemaligen Laderampen. Die Auslieferung des N-Bausatzes ist für den November geplant. Info: www.walthers.com.

PM MODELLBAU ▸ *Berliet T100*



Zwischen 1957 und 1959 baute der französische Lkw-Hersteller Berliet vier riesige allradgetriebene Baustellenfahrzeuge. Das umgerechnet 15 m lange, 5 m breite und 4,5 m hohe Fahrzeug, wird nur als Komplettbausatz geliefert. Info: PM Modellbau, Ingrid Möller, Tel. (069)512263.

TILLIG ▸ *Behältertragwagen in TT*



Das umfangreiche Neuheitenpaket der Sebnitzer enthielt einen Epoche-IV-Behältertragwagen (links) und einen Selbstentlader (rechts) der Tschechischen Bahnen (CD). Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) fährt nun mit seiner eigenen V60, die Lappwaldbahn mit einer Ex-DR-V 100. Der TT-Bahner kann für Sonderzugfahrten jetzt einen BDm und einen Am im Eurotrain-Outfit nutzen. Radfahrer erhalten im Regional-Express einen Platz im Halberstädter-Wagen mit Fahrradabteil.

POST MUSEUMS SHOP ▸ *ADAC-Set in H0*



Nicht etwa mit dem Posthorn, sondern mit dem Schriftzug „ADAC Straßenwacht" sind die sechs VW-Typen Käfer, Golf und Passat versehen, die Wiking fertigt. Transportiert werden die im Original ab 1971 (Käfer 1302), 1973 (Passat) und 1974 (Golf) produzierten Pkw auf einer Epoche-III-Autotransporteinheit Offs 59 von Märklin, die für einen laut Anschrift letztmals 1957 gestrichenen Waggon bemerkenswert gut aussieht. Vorbildgerecht feingliedrig sieht aber die Starrkupplung zwischen den beiden Waggons aus. Info: Post Museums Shop GmbH, Wendelsweg 34-36, 60599 Frankfurt, Tel. (07243)700766, Fax (07243)700752, www.post-museums-shop.de.

BUSCH ▸ *C-Klasse in Luxus-Ausführung in H0*



Eine echte Luxus-Ausgabe der C-Klasse von Mercedes (rechts) erhält der Käufer des Modells aus der CMD-Collection. Dagegen mutet der teilweise verchromte BMW 327 (links) aus dem Jahre 1938 fast bescheiden an. Wahrhafte Bescheidenheit, wenngleich farblich weniger zurückhaltend, symbolisiert der Smart in der Numeric-Blue-Lackierung. Als Mini-Roadster zum Maxi-Preis ist das Original des Smart Crossblade bekannt. Auf Epoche-IV-Anlagen kommen ein W-123-Kombi von Mercedes als Malteser-Hilfsdienst und ein Ford Transit des SEG Oberdachstetten zum Einsatz. Farbenfroh gelb und grün lackiert, rollt ein Fiat Ducato für den Mozzarella-Spezialisten Galbani durch Europa.

MODELLBAHN AKTUELL

MODULWETTBEWERB IN SPUR II

Preisverleihung

● Im Rahmen des Jahrestreffens fand am 31. Mai 2003 in Schenklengsfeld die Prämierung des ersten Modulwettbewerbs der IG Spur II statt. Insgesamt wurden zwölf Modelleisenbahn-Module von einer sechsköpfigen Fachjury in 18 Disziplinen bewertet. Viele Hersteller des Maßstabs 1:22,5 unterstützten den Wettbewerb in Form von Warengutscheinen oder Sachpreisen: LGB, Pola/Faller, Piko, Weber, Schurer, Magnus, Pfiffikus, Baumann und Schmidt. Der Gesamtwert der Preise belief sich auf stolze 1800 Euro. Den ersten Platz belegte Wilfried Hattendorf aus Laatzen mit einem großen Spur II-/IIm-/IIf-Modul. Zweiter wurde Torsten Schoening aus Dresden mit einem Feldbahnmodul und dritter wurde Constantin Schnell aus Halberstadt, ebenfalls mit einem Feldbahnmodul. Den Publikumspreis bekam das Team Thomas Uhlendorf, Heiko Bierstedt und Rudolf Eissing aus Hamburg für den Nachbau einer funktionsfähigen Drehbrücke. Dank der überaus positiven Resonanz der Mitglieder und Sponsoren wird vermutlich in zwei Jahren der nächste Modulwettbewerb folgen.



Foto: Graf

Das Feldbahnmodul von Torsten Schoening erzielte den zweiten Platz.

MAGDEBURGER MODELLBAUTAGE

Neue Messe in neuen Ländern

● Die Messe Magdeburg plant ab dem kommenden Jahr, vom 14. bis 16 Mai 2004, eine neue Modellbaumesse zu installieren. Neben der Modelleisenbahn gehören auch Schiffs- und Flugmodellbau zu den Ausstellungsthemen. Die Messe soll sich nicht nur in den Messehallen bemerkbar machen. Geplant ist, die ganze Stadt an ausgewählten Standorten in ein Modellbaufieber zu versetzen.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 20 JAHREN: Beiwagen-Frisur

● Im Jahre 1963 brachte Piko den VT135 nebst passendem Beiwagen VB140 als H0-Modell heraus. Zwar waren die Modelle maßstäblich und recht gut detailliert, doch besaßen sie statt nachgestalteter Fenster einfache schwarze Plastikstreifen. DMV-Mitglied Ulf Steckel aus Berlin nahm sich erfolgreich einer optischen Verbesserung des Fahrzeuges an und gab seine Erfahrungen und das sehenswerte Ergebnis den Lesern des August-Heftes 1983 zur Kenntnis. Dabei wurde nicht nur der Fenster-Nachteil beseitigt und der Wagen neu lackiert. Er erhielt auch eine Inneneinrichtung, Griffstangen, vorbildgerechte Schlusslampen und andere Details. Man mag es kaum glauben, aber alles in allem kam Herr Steckel auf zirka 30 Arbeitsstunden, Trockenzeiten der Lacke nicht mit eingerechnet!







MESSE-KALENDER

11.–14. SEPTEMBER 2003:
National Model & Hobby Show, Chicago/USA.

24.–28. SEPTEMBER 2003:
Suisse Toy, Bern.

3.–5. OKTOBER 2003:
Modell & Hobby, Leipzig.

31. OKTOBER – 2. NOVEMBER 2003:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

14.–16. NOVEMBER 2003:
Euro Modell, Bremen.

19.–23. NOVEMBER 2003:
Schweizer Spielmesse, St. Gallen.

KLEINSERIE

Rittner-Bahn in H0m und 0m

● Viele Eisenbahnfreunde kennen aus ihrem Südtirol-Urlaub die berühmte Rittner-Bahn. Sie ist Vorbild für eine neue Serie von Metall-Handarbeitsmodellen, die im Lauf der nächsten Jahre bis zum 100-jährigen Bahnjubiläum im Jahr 2007 in verschiedenen Maßstäben (H0m, 0m) nachgebaut werden sollen. Das erste Modell wird der vierachsige Triebwagen „Alioth". Der Tw wurde 1910 in Bern gebaut und bis 1934 auf der Mendel-Bahnstrecke südlich von Bozen eingesetzt, bevor er zur Rittner-Bahn kam. Die Auslieferung des in Originalfarben lackierten Modelles mit Inneneinrichtung ist für Ende 2003 vorgesehen. Die Fahrzeuge werden mit einem Faulhaber-Motor ausgestattet sein, aber auf Wunsch können auch unmotorisierte

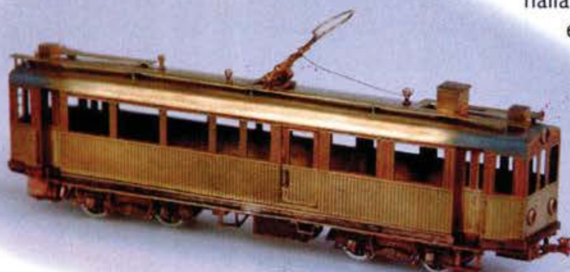


Foto: Horst

Handmuster des Alioth-Tw der Rittnerbahn. Das H0m-Fahrzeug wird in Ostasien gebaut.

50. MOROP-KONGRESS

Jubiläum in Dresden

● Vom 16. bis zum 23. August gibt es ein Jubiläum der besonderen Art: Zum 50. Mal tagt der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas, besser bekannt als MOROP. Die Sächsische Modellbahner-Vereinigung (SMV) lädt dazu in die Landeshauptstadt Dresden ein. Eröffnet wird der Kongress von Dresdens Oberbürgermeister Ingolf Roßberg, als Schirmherr konnte Sachsens Ministerpräsident Prof. Dr. Georg Milbradt gewonnen werden. Teilnehmer und Gäste erwartet ein anspruchsvolles Programm: Unter dem Motto „Schmalspurdampf in Sachsen" gibt es Fahrten mit insgesamt elf Dampflokomotiven und auf Schmalspurbahnen drei verschiedener Spurweiten, Foren mit Modelleisenbahnherstellern, dazu einen Tag beim Dresdner Nahverkehr und eine Spendenfahrt für den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn. Dresden war wiederholt Austragungsort des MOROP-Kongresses. So fand der 18. Kongress 1971 ebenfalls in Dresden statt, einen guten Ruf genoss damals die Fahrzeugparade in Radebeul Ost. Informationen zur diesjährigen Veranstaltung gibt es im Organisationsbüro der SMV, Dr.-Külz-Str. 4, 01445 Radebeul sowie unter www.smv-aktuell.de/morop.

EÖEMK KLAGENFURT

Modulwettbewerb

● Der Erste Österreichische Eisenbahn-Modellbauklub aus Klagenfurt feiert zehn Jahre Modulbau in Kärnten. Deshalb ruft er alle Freunde des Modulbaus zu einem Wettbewerb auf. Mit den einzelnen Modulen will der Klub am 7. Dezember 2003 eine große Anlage aufbauen und dem Publikum präsentieren. Anmelden kann man sich ab sofort. Informationen gibt es beim Klubobmann Josef Inthal, Tel. 0043/(0)676/3172401, oder auf der Homepage http://klagenfurt.stellwerk.info. Veranstaltern und Teilnehmern wünscht der MEB viel Erfolg!

HÜBNER

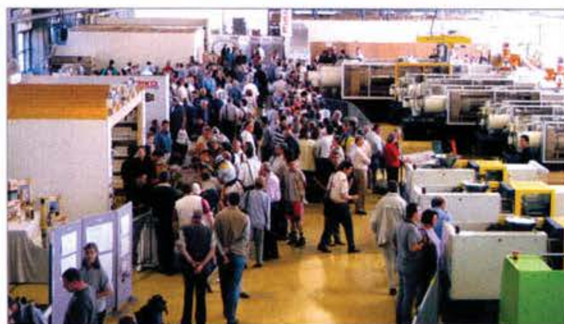
Sommerfestival im Gleisdreieck

● In Hübners Spur-I-Zentrum in Tuttlingen dreht sich vom 5. Juli bis zum 28. September 2003 wieder alles um die Königsspur. Neben dem Gastgeber präsentieren auf der Sonderschau Dingler, Fulgurex, Hegob, Lemaco und Märklin ihre Produkte. Auch Zubehör-Produzenten sind vertreten. Die Spur-I-Sonderschau endet mit einem Sommerfest am 7. und 8. September. Info: Hübner, Kaiserstr. 10, 78532 Tuttlingen, Tel. 07461/170719, Fax 07461/170728, www.huebner-modellbahn.de.

Modelle bestellt werden. Verbindliche Vorbestellungen zum Subskriptionspreis nehmen Dietmar Horst und Helmut Eggebrecht von Juni bis September 2003 an. Die Stückzahlen sind vorläufig begrenzt; die nummerierten Modelle werden in einer Holzschatulle mit Zertifikat und Vorbildfoto ausgeliefert. Weitere Fahrzeuge sind bereits in Vorbereitung. Prunkstück der Produktion könnte die Nachbildung des Traktors L 2 werden, bei dem neben Adhäsionsbetrieb auch der vorbildgerechte Zahnradantrieb vorgesehen ist. Nähere Informationen und Vorbestellformulare gibt es unter den Telefon- und Faxnummern sowie E-Mail-Adressen: Tel.: 0039/0473/ 236325, Fax: 0039/0473/237371, E-mail: bimbo.merano @tin.it, oder Tel. und Fax: 0049/(0)511/ 6478616, E-Mail: malikahorst@aol.com.

PIKO

14000 Besucher



Fotos: Rainer Albrecht

Schon kurz nach der Öffnung der Halle herrschte großer Andrang.

● Pikos Tag der offenen Tür am 21. Juni 2003 war wie immer ein riesiger Erfolg. Ob Tombola, Werksverkauf, Imbiss, Produktionsunterricht oder die sehr schönen Modellbahnanlagen, die Besucher wurden belohnt! Sonnenschein und eine prima Atmosphäre ließen 14000 Besucher in wahre Volksfeststimmung geraten. Schirmherr der diesjährigen Veranstaltung war Minister Trautvetter (Innenminister von Thüringen), der allerdings kurzfristig sein Kommen absagen musste. Palettenweise wurden preiswerte Zweite-Wahl-Tauri vom Modellbahnvolk erstanden. Großen Andrang verzeichneten die Stände, wo für wenig Geld Ersatzteile verkauft wurden, sowie die Hallen mit Schauanlagen verschiedener Vereine.



Beinahe jedes dritte Los gewann: Die Tombola fand regen Zuspruch.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Klaus Habermann, Jörg Hajt, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Ein Mann und seine Lokomotive

Manfred Welzel aus Tübingen ist mit Leib und Seele Eisenbahner. Der erfahrene DB-Lokführer fühlt sich wohl, wenn es dampft und zischt. Seine Leidenschaft hat einen Namen: 441616



Foto: Slg. Welzel

Übergangs-Phase

Die Zeit um 1920 spiegelt die sehenswerte H0-Heimanlage Hans-Joachim Kraushofers mit fränkischen Motiven wieder.

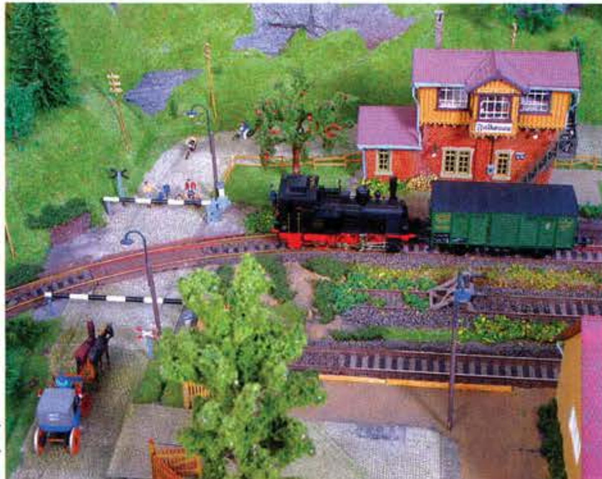


Foto: J. Hajt

Modellierkünste in Formvollendung

Ein Stipps und da war es aus Gips: Was mit diesem Werkstoff möglich ist, zeigt Patrice Hamms H0-Hagenau.

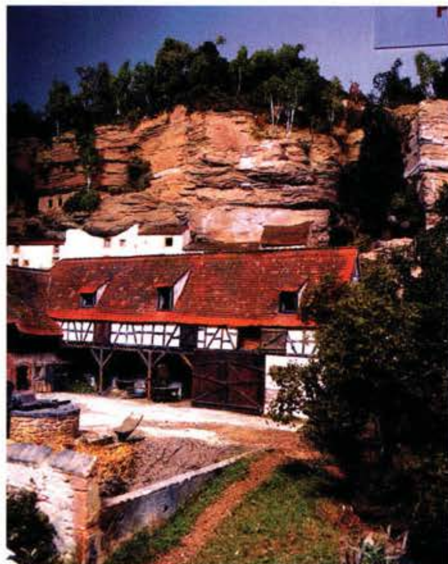


Foto: M. Tiedtke

Auf und nieder: Draisinen-Rallye

530 Kilometer in fünf Tagen: Muskelkraft war stets gefragt bei Extrem-Bahnreise über finnische Gleise.



Foto: J. Utecht

Das September-Heft erscheint am **20. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Vom Insel- zum Erfurter ICE-Bahnhof

Dem Neubau des Bahnknotens Erfurt musste das historische Empfangsgebäude in Insellage weichen.



Foto: S. Molle

Außerdem

Im Rampenlicht

Die Schrozberger Rampe, jüngst durch den ersten schweren Unfall auf der Tauberbahn im Blickpunkt, baute Michael Robert Gauß in N.

Pollo macht Dampf

Der eingetragene Verein Prignitzer Kleinbahnmuseum widmet sich mit Erfolg der Pollo-Reaktivierung.

Untergrund-Ansicht

Herbert Kalcher schwört auf den Holzweg beim Anlagen-Unterbau.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Die Weichen sind gestellt ...

